COLUMBIA LIBRARIES OFFSITE
CU56629729
382.431 H19 Handbuch fiur Preuss

Columbia University
in the City of New York

LIBRARY

GIVEN BY

Dr. Kunig Ziegler

Handbuch

für

Preußiſche Conſular-Beamte,

Rheder, Schiffer und Befrachter.

Nach amtlichen Quellen.

Berlin.
Druck und Verlag von G. Reimer.
1847.

Gift
Dr Kurt J Ziegler
May 6, 1912

382.431
H19

Vorwort.

Das vorliegende Werk hat den nächsten Zweck: den Preußischen Consular-Beamten eine übersichtliche Zusammenstellung derjenigen gesetzlichen Bestimmungen und Erlasse zu geben, welche, zur Regelung ihrer amtlichen Wirksamkeit, in dem Consular-Reglement vom 18. September 1796 und späterhin zu dessen Abänderung, Ergänzung oder Erläuterung ergangen sind; demnächst eine vollständige Sammlung derjenigen Handels- und Schiffahrts-Verträge, welche von Preußen allein, oder in Verbindung mit den übrigen Regierungen des deutschen Zoll- und Handels-Vereins abgeschlossen worden, und zur Zeit noch gültig sind; endlich eine Zusammenstellung der wesentlicheren, das Abgabenwesen und die schiffahrtspolizeilichen Verhältnisse in den Preußischen Ostsee-Häfen betreffenden Gesetze und Verordnungen. Es wird in den besonderen Verhältnissen, unter denen der größte Theil unserer Consular-Beamten zu seinen Functionen berufen wird, unseren gewerblichen Interessen von Nutzen sein können.

So bereitwillig die Preußische Regierung im Anerkenntnisse der Bedürfnisse des Handels, und zur Berücksichtigung der Wünsche des Handelsstandes auf die Ansetzung von Consular-Beamten in dazu geeigneten Städten des

Auslandes ſorgt, ſo liegt doch in der Natur der Sache, daß nur in wenigen der Letzteren beſoldete, dem Handelsſtande des Auslandes nicht angehörende Beamte zur Wahrnehmung der Conſular-Geſchäfte angeſtellt werden können, welche mit vollſtändiger Kenntniß der Handels- und gewerblichen Verhältniſſe Preußens und der ſich darauf beziehenden Geſetze und Beſtimmungen ausgerüſtet ſind und ſich in dieſer Hinſicht in fortdauernder lebendiger Kenntniß der ſich entwickelnden Zuſtände erhalten.

Hat ſich auch in letzter Zeit die Zahl ſolcher beſoldeter Conſular-Beamten vermehrt, und berechtigen immerhin die Umſtände zu der Erwartung, daß die Regierung für die weitere Vermehrung dieſer Miſſionen Opfer zu bringen nicht Bedenken tragen werde, ſo iſt doch der bei weitem größte Theil unſerer Conſular-Beamten — wie denn auch bei anderen Seehandel treibenden Staaten ſich ein ähnliches Verhältniß findet — aus der Zahl der fremdländiſchen Kaufleute gewählt, denen bei Uebernahme der Geſchäfte die nähere Kenntniß unſerer Handelszuſtände und der ſich darauf beziehenden Verträge, Geſetze und Anordnungen öfters mehr oder weniger fehlt, und welchen, insbeſondere bei weiter Entfernung und bei dem Mangel ununterbrochener Verbindung ihres Wohnorts mit Preußen, nicht überall die Mittel zu Gebote ſtehen, ſich damit vertraut zu machen.

Selbſt in den nächſten Bereich ihrer amtlichen Aufgabe, in Beziehung auf die richtige Auslegung und Anwendung ihrer Inſtruction, bringt der öfters eintretende Wechſel der Beamten manche Lücke, da die, im Laufe der Zeit ergangenen Anweiſungen der vorgeſetzten Behörde wohl nicht immer vollſtändig geſammelt, und dem Nachfolger übergeben ſein mögen.

Der Preußische Consular-Beamte wird aber den, nach dem fortschreitenden Bedürfnisse nothwendig gesteigerten Anforderungen an seine Amtswirksamkeit nicht völlig genügen können, wenn er sich nur mit den Gesetzen und den, den Handel und die Schiffahrt betreffenden Verhältnissen des Landes und Hafens, in welchem er seine Functionen übt, und mit dem Consular-Reglement und mit den sich darauf beziehenden Instructionen vertraut macht; er muß sich auch eine, wenigstens allgemeine Kenntniß der diesseitigen Handels- und Verkehrs-Verhältnisse und der sich darauf beziehenden Verträge, Gesetze und Verordnungen aneignen, da er ohne solche Kenntniß weder genügende Berichte erstatten, noch dem Gewerbetreibenden Preußens, welcher sich an ihn wendet, in allen Fällen Berather und Beistand sein, noch endlich dem fremden Gewerbetreibenden, welcher mit Preußischen Handelsplätzen in Geschäfts-Verbindungen steht, oder dergleichen einzugehen beabsichtigt, genügende Auskunft über hiesige Zustände geben kann. Es bedarf nicht erst der Hindeutung, wie nachtheilig in verschiedenen Richtungen der Mangel an Sachkenntniß dem diesseitigen Interesse werden muß.

Die vorliegende Sammlung ist bestimmt, zunächst diesem Mangel abzuhelfen, und nach Auswahl und Anordnung zunächst von diesem Gesichtspunkte aus zu beurtheilen.

Es ließ sich indeß wohl annehmen, daß dieselbe auch für diesseitige Gewerbetreibende, insbesondere für Rheder, Befrachter und Schiffer eine willkommene Gabe sein werde. Es fehlt zwar nicht an einer Sammlung der Handels- und Schiffahrts-Verträge des Zoll- und Handels-Vereins *);

*) Die Handels- und Schiffahrts-Verträge des Zoll-Vereins, gesammelt und mit Rücksicht auf der Fremdländer Gesetzgebung und

Zeitschriften *) bringen fortlaufend Alles zur öffentlichen Kenntniß, was in Beziehung auf Abgaben-, Gewerbe- und Handels-Gesetzgebung und Verwaltung in den Preußischen Staaten dem Gewerbetreibenden irgend von Bedeutung sein kann; die betreffenden Verordnungen und Erlasse finden sich ebenfalls in der Gesetz-Sammlung und in den Amtsblättern, und ein Verzeichniß der Preußischen Consulate und Consulats-Beamten ist in dem Staatshandbuche enthalten. Was aber so in größeren Sammlungen und Zeitschriften zerstreut liegt, das wird, getrennt von dem, was mit dem Seehandel und der Rhederei nicht in naher Beziehung steht, und zu einem leicht zugänglichen Handbuche geordnet, den betreffenden Gewerbetreibenden nützlich werden können.

War hiernach der Zweck der Zusammenstellung ein doppelter, so darf derselbe auch bei der Beurtheilung des Inhalts nicht übersehen werden. Es sind Materialien aufgenommen worden, welche vom Standpunkte des Consular-Beamten aus entbehrlich erscheinen mogten; es trifft dies einen Theil des Inhalts der dritten Abtheilung; andere — der Inhalt der zweiten — sind vorzugsweise für jenen bestimmt. Es sei gestattet, über die Anordnung und den Inhalt der einzelnen Abtheilungen der Sammlung einiges erläuternd zu bemerken.

Der, das Consularwesen betreffende erste Abschnitt bedarf der Rechtfertigung nicht. Er soll die Stelle einer voll-

---

gewerbliche Verhältnisse beleuchtet von C. A. v. Kamptz. Braunschweig bei F. Vieweg und Sohn. 1845.

*) Centralblatt der Abgaben-, Gewerbe- und Handels-Gesetzgebung und Verwaltung in den Königl. Preußischen Staaten. Berlin bei Jonas;

Handels-Archiv nach amtlichen Quellen herausgegeben im K. Handels-Amte zu Berlin. Berlin bei Besser;

Börsen-Nachrichten der Ostsee;

Berliner Zeitungs-Halle.

ſtändigen Inſtruction der Conſular-Beamten vertreten, und es ſcheint daher, damit Verſtändniß und Ueberſicht nicht leide, angemeſſen, die einzelnen §§ des Conſular-Reglements mit den, ſich auf dieſelben beziehenden geſetzlichen und reglementären Beſtimmungen, welche jene ergänzen, abändern oder erläutern, zuſammenzuſtellen.

Der zweite Abſchnitt hat vorzugsweiſe den Zweck, den, dem Gange der Ereigniſſe fern ſtehenden, ihren ſocialen Verhältniſſen nach größtentheils dem Auslande angehörenden Conſular-Beamten von der Entſtehung und dem Zwecke des deutſchen Zoll- und Handelsvereins eine allgemeine Kenntniß zu geben, und ſie zu befähigen, ſich über eine Schöpfung aufzuklären, welche, wie ſie ſegensreich für Deutſchland, insbeſondere für die, dem Vereine angehörenden Länder wirkt, ſo die Aufmerkſamkeit aller Handel treibenden Staaten feſſelt, aber im Auslande vielfach der irrthümlichſten Beurtheilung unterliegt. Die Intereſſen des Zollvereins werden dabei gewinnen, wenn dieſe Irrthümer im Auslande als ſolche erkannt werden, und dazu wird insbeſondere beitragen, wenn der unbegründeten Anſicht begegnet wird, als handle es ſich um eine, von einer deutſchen Regierung concipirte und gegen das Ausland gerichtete Maßregel, da doch vielmehr ſeit einer Reihe von Jahren das Bedürfniß der Aſſociation zur Verbeſſerung unbequemer innerer Zuſtände, zur Erleichterung des Verkehrs im Innern und mit dem Auslande, und zur Belebung des Handels in verſchiedenen Ländern Deutſchlands gefühlt, und, unabhängig von einander, von verſchiedenen Regierungen bethätigt wurde, bis der Zoll-Verein in ſeiner jetzigen Ausdehnung und auf ſeiner Grundlage erſtand *). Die Preußiſchen Conſular-Beamten

*) Es wird die Andeutung nicht unwillkommen ſein, daß L. Ranke in ſeiner deutſchen Geſchichte im Zeitalter der Reformation Bd. II,

ſollten, ihrer amtlichen Stellung nach, über Zweck und Bedeutung des Zoll-Vereins nicht unaufgeklärt ſein, da ſie außer Stande ſind, die dieſſeitigen Handels- und gewerblichen Verhältniſſe richtig zu würdigen, wenn ſie dieſelben nicht in ihrer Beziehung zum Geſammt-Verein aufzufaſſen vermögen. Sie ſind überdies in manchen Ländern beſonders geeignete Organe zur Berichtigung der öffentlichen Meinung. Es ſchien genügend, ihnen durch Anführung der einzelnen Verträge eine Anſchauung von dem Entſtehen einzelner kleinerer Vereine und von den Anſchlüſſen an ſolche und der Vereine zu einander, ſomit von der Entwickelung der Verhältniſſe bis zum Abſchluſſe des Vertrags vom 8ten Mai 1841 zu geben, und eine Vergleichung deſſelben mit den früheren Verträgen ſowie die Einſicht in die Beilagen werden ſie befähigen, ſich über die beſtehenden Verhältniſſe und über den Gang ihrer Ausbildung eine richtige Anſicht zu ſchaffen.

Die dritte Abtheilung enthält Geſetze und Verordnungen, den Handel, die Verhältniſſe der Rhederei und die Erhebung der Hafengelder und Schiffahrtsabgaben in den Preußiſchen Häfen betreffend. Es iſt hier nicht ſowohl die Aufnahme der darin enthaltenen Materialien als die Auslaſſung ſolcher zu rechtfertigen, welche neben jenen eine Stelle in Anſpruch zu nehmen ſcheinen. Um dem Vorwurfe der

---

Seite 44 Nachricht von einem Plane zur Einführung eines allgemeinen deutſchen Grenz-Zoll-Syſtems giebt, welcher von dem Reichs-Regiment mit großem Eifer vorbereitet wurde, im Jahre 1523 gereift ſchien und die Ausführung hoffen ließ, da der Kaiſer durch vorläufige Einwilligung gebunden war. Wenn Deutſchland damals nicht in den Beſitz der Wohlthaten eines ſolchen Vereins kam, ſo verſchuldete dies nicht der Mangel an practiſcher Anſtelligkeit unſerer Vorfahren, denen die Ehre der Conception gebührt, ſondern das politiſche und religiöſe Zerwürfniß des Landes.

Lückenhaftigkeit zu begegnen, wird bemerkt, daß der Zweck der vorliegenden Sammlung gefährdet erschien, wenn ihr eine übermäßige Ausdehnung gegeben wäre, welche nicht ohne Einfluß auf die Kosten hätte bleiben können. Enthält sie das für den Zweck Wesentlichste, so sind Raum- und Kosten-Ersparniß als ein Gewinn zu betrachten. Aus dieser Rücksicht hat manches in den drei letzten Abschnitten, insbesondere aber in dem vorliegenden beseitigt werden müssen, dessen Aufnahme sonst wohl keinem Bedenken unterlegen hätte; so bleibt der Bremshäuser Zoll mit den sich darauf beziehenden Verträgen, Tarifen und Tabellen, eben so Alles unberührt, was sich auf die Ausübung der Flußschiffahrt überhaupt, und insbesondere auch der Schiffahrt auf den sogenannten conventionellen Strömen (Rhein, Weser, Elbe, Ems, Lahn) bezieht. Es bestehen Verträge zwischen den betreffenden Uferstaaten und zwar:

1. Die Elb-Schiffahrts-Acte vom 23. Juni 1821.
   Ges.-Samml. 1822. S. 10 ff.
2. Die Additional-Acte zur Elb-Schiffahrts-Acte vom 23. Juni 1821, d. d. 13. April 1844.
   Ges.-Samml. 1844. S. 458 ff.
3. Die Uebereinkunft zwischen Preußen, Oesterreich, Sachsen, Hannover, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin, Anhalt-Köthen, Anhalt-Dessau, Anhalt-Bernburg, Lübeck und Hamburg, die Erlassung schiffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe betreffend, vom 13. April 1844.
   Ges.-Samml. 1844 S. 518 ff.
4. Die Weser-Schiffahrts-Acte vom 10. Sept. 1823.
   Ges.-Samml. 1824. S. 25 ff.
5. Die Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins

und die auf die Schiffahrt dieſes Fluſſes ſich beziehende Ordnung, vom 31. März 1831.

Geſ.-Samml. 1831. S. 73 ff.

6. Der Vertrag zwiſchen Preußen und Hannover, die Erweiterung der Emsſchiffahrt und die, auf der Ems zu erhebenden Schiffahrts-Abgaben betreffend, vom 13. März 1843.

Geſ.-Samml. 1843. S. 231 ff.

7. Der Vertrag zwiſchen Preußen, Großherzogthum Heſſen und Herzogthum Naſſau, die Regulirung der Schiffahrts-Verhältniſſe auf der Lahn betreffend.

Rückſichtlich der Verträge zu 4. und 5. ſind im Laufe der Zeit Supplementar-Artikel vereinbart, und durch die Geſetz-Sammlung ebenfalls zur öffentlichen Kenntniß gebracht. Ein Vertrag über die Schiffahrts-Verhältniſſe auf der Moſel iſt in Unterhandlung. Es wird genügen, auf jene Materialien hinzudeuten. Wenn rückſichtlich der Befahrung des Rheins mit Seeſchiffen durch Aufnahme der Bekanntmachungen Nr. 26 — 30. eine Ausnahme gemacht iſt, ſo rechtfertigt ſich dieſe durch die Verbindung der See- mit der Flußſchiffahrt auf dem Rheine, in welcher Beziehung jedoch das Erforderliche nur im Auszuge übernommen iſt.

Mit Rückſicht auf die wünſchenswerthe Raumerſparung ſind auch die Statute der kaufmänniſchen Corporationen und Handelskammern, die Mäkler-Ordnungen und Regulative für Hülfs-Inſtitute des Handels, welche ſich in einzelnen Handelsplätzen finden, übergangen worden, der Vereins-Zoll-Tarif und das dazu gehörende amtliche Waaren-Verzeichniß aber, weil beides periodiſch der Reviſion unterworfen iſt und die Abſicht dahin geht, dies Material den Preußiſchen Conſular-Beamten geſondert zugehen zu laſſen.

Was den Inhalt der vierten Abtheilung, die noch gel-

tenden Handels- und Schiffahrts-Verträge Preußens und des Zoll-Vereins, anlangt, so folgen dieselben in chronologischer Ordnung, sofern es nicht angemessen erschien, diejenigen zusammen zu stellen, welche zu verschiedenen Zeiten mit derselben fremden Regierung abgeschlossen sind; so folgt der Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Preußen und den anderen Staaten des Zoll-Vereins und Großbritannien vom 2. März 1841 dem Vertrage vom 2. April 1824 und die zwischen Preußen und Dänemark unter dem 26. Mai 1846 abgeschlossene Convention dem Vertrage vom 17. Juni 1818. Der Artikel 4. jener Convention nimmt auf den, unter dem 1. Januar 1842 von der Königl. Dänischen Regierung publicirten Sund- und Beltzolltarif nebst den darin enthaltenen reglementarischen Bestimmungen Bezug. Da die Kenntniß dieses Tarifs und dieser Vorschriften bei den Preußischen Rhedern und Schiffern weniger verbreitet ist, als bei der Einwirkung der Sund-Zoll-Erhebung auf unsere Schiffahrt zu erwarten sein dürfte, so ist die Oeresund und Strom-Zoll-Rolle nach der Publication vom 1. Januar 1842 mit abgedruckt worden. Dagegen konnte der, in dem Art. 10. des Handels-Vertrags mit der Ottomanischen Pforte vom $\frac{1}{2}\frac{2}{4}$ October 1840 vereinbarte Tarif, welcher für unsern Seehandel von geringerer Bedeutung ist, zur Ersparung von Raum und Kosten, übergangen werden. Er findet sich in der Ges.-Samml. des Jahres 1841 Seite 168—231.

Eine abgesonderte Zusammenstellung der Verträge, je nachdem dieselben von Preußen allein oder in Verbindung mit den übrigen Regierungen des Zollvereins abgeschlossen sind, oder je nachdem dieselben den Handel und die Schiffahrt, oder lediglich die Letztere betreffen, erschien nicht angemessen. Ob die Verträge dieser oder jener Ordnung angehören, ergiebt sich sogleich aus ihnen selbst, und nur in

Betreff des, zwiſchen Preußen und Portugal unter dem 20. Februar 1844 abgeſchloſſenen Vertrags iſt zu bemerken, daß die übrigen Staaten des Zollvereins von dem, im Art. 19. enthaltenen Vorbehalte des Beitritts theilweiſe Gebrauch gemacht haben, wie denn ein ähnlicher Vorbehalt auch in dem Art. 21. des zwiſchen Preußen und Griechenland am $\frac{31. \text{ Juli}}{12. \text{ Aug.}}$ 1839 abgeſchloſſenen Vertrag aufgenommen iſt.

Zu den, in dieſer Abtheilung geſammelten Verträgen gehören eigentlich auch diejenigen, durch welche unter dem 16. October 1845 die Verhältniſſe des Zoll-Vereins und des Steuer-Vereins geregelt worden ſind. Es ſchien indeß zur Verminderung des Materials um ſo mehr zuläſſig, dieſe Verträge auszulaſſen, als ſie ſich nur auf den Grenzverkehr beider Vereine beziehen, den Preußiſchen Conſular-Beamten entbehrlich, und den betreffenden dieſſeitigen Gewerbetreibenden in der Geſetz-Sammlung zugänglich ſind, in deren Jahrgang 1845 S. 685 ff. ſie ſich finden. Zwiſchen Preußen und Rußland beſteht zwar kein förmlicher Schiffahrts-Vertrag, beide Regierungen haben ſich aber im Jahre 1842 dahin geeinigt, daß die beiderſeitige Flagge in den Häfen beider Länder, und zwar in Rußland ſowohl in den Kaiſerl. Ruſſiſchen als in den Großfürſtlich Finnländiſchen, rückſichtlich der Schiffahrts-Abgaben der Nationalen gleich behandelt werden ſoll. Auf die, der eigenen Flagge vorbehaltene Cabotage bezieht ſich dieſe Uebereinkunft nicht.

In der fünften Abtheilung endlich ſind einige Ergänzungen enthalten, zu welchen ſich während des Drucks der Sammlung Veranlaſſung zu bieten ſchien.

Inhalts-Verzeichniß.

Erste Abtheilung.

Das Preußische Consularwesen betreffend.

Seite

Reglement für alle Königlich Preußische General-Consuls, Consuls, Agenten und Vice-Consuls in fremden Handlungs-Plätzen und Seehäfen de dato Berlin den 18ten September 1796 mit erläuternden Bemerkungen. . . . . 5—84

Beilagen:

1. Die Circular-Verfügung vom 25sten April 1834, betreffend die an Unterthanen anderer Zollvereins-Staaten zu gewährende consularische Unterstützung. 8
2. Circular-Verfügung vom 16ten August 1844, betreffend die besondere Stellung der Preußischen Consular-Beamten in dem Verhältniß zu Sachsen. 10
3. Circular-Verfügung vom 16ten April 1845, betreffend die Preußischen Schiffspapiere. 11

4a. Abbildung der Preußischen Kriegsflagge.

4b. Abbildung der allgemeinen Preußischen Landes- oder Handels-Flagge.

5. Abbildung der Preußischen Lootsenflagge.
6. Gesetz vom 31sten December 1842, betreffend die Erwerbung und den Verlust der Eigenschaft als Preußischer Unterthan, so wie den Eintritt in fremde Staatsdienste. 13
7. Auszug aus den Bestimmungen des Preuß. Allgem. Landrechts, betreffend die Havarie-Rechnungen und die Schadens-Ermittelungen bei Versicherungen (§§. 1840—1866 und 2242—2261. Thl. II. Tit. 8. A. L. R.). 23

Seite

8. Circular-Verfügung vom 9ten März 1839, betreffend die vom Schiffsvolk in Strandungsfällen abzugebende Verklarung. . . 27
9. Gesetz vom 31sten März 1841, zur Aufrechthaltung der Mannszucht auf den Seeschiffen. 33
10. Auszug aus den Bestimmungen des Preuß. Allgem. Landrechts, betreffend die Abdankung des Schiffsvolkes und dessen Rechte wegen der Heuer (§§. 1544—1587. Th. II. Tit. 8. A. L. R.). . 36
11. Formular zum Heuer-Contract und Muster-Rolle für die Preußischen Seeschiffer. 39
12. Circular-Verfügung vom 30sten Januar 1815, betreffend die von den Consular-Beamten zu verabreichenden Geld-Unterstützungen. 48
13. Circular-Verfügung vom 23sten August 1816, betreffend denselben Gegenstand. 51
14. 15. Circular-Verfügung vom 24sten April 1834, nebst beigefügter Allerhöchster Verordnung vom 5ten Oktober 1833, die Verpflichtung der Preußischen Seeschiffer zur Mitnahme verunglückter vaterländischer Schiffsmänner betreffend. . . . . 52. 55.
16. Bestimmungen vom 6ten Januar 1837, betreffend das Verhalten der Consular-Beamten in Bezug auf entwichene Seeleute. . 57
17. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 11ten November 1829, betreffend die Befugniß der Consuln und Consular-Agenten in den überseeischen Ländern zur Aufnahme und Attestirung von Vollmachten diesseitiger Unterthanen. 61
18. Entwurf eines Formulars zu consularischen Vollmachten. . . 61
19. Circular-Verfügung vom 15ten Juni 1830, betreffend das Verfahren bei der Ertheilung oder Visirung von Reise-Pässen. . 62
20. Circular-Verfügung vom 6ten November 1840, betreffend die Jahresberichte der Consular-Beamten. 72
21. Circular-Verfügung vom 23sten September 1844, betreffend die consularische Berichts-Erstattung an das Königl. Handels-Amt. 73
22. Gebühren-Taxe für die Königlich Preußischen Consulate, vom 10ten Mai 1832. 77
23. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 24sten Januar 1845, betreffend die in Helsingör zu entrichtenden Consulats-Gebühren. . . . 78
24. Bestimmungen vom 12ten November 1831, über die Uniform der Königlichen Consular-Beamten. 81
25. 26. 27. Zeichnungen in Bezug auf die Uniform der Königlichen General-Consuls.
28. Formular zu den Patenten der Königl. Consular-Beamten. . . 81
29. Verzeichniß der Namen der im Auslande angestellten Königlich Preußischen Consular-Beamten. 85

Zweite Abtheilung.

Die inneren Verhältniſſe des deutſchen Zoll- und Handels-Vereins betreffend.

Seite

A. Allgemeine Ueberſicht. 99

B. Anlagen dazu:

1. Ueberſicht der Bevölkerung des deutſchen Zollvereins, nach deſſen urſprünglichem Beſtande und nach den ſeitdem eingetretenen Anſchlüſſen ſowohl, als nach dem Wachsthum der Bevölkerung bis zum Jahre 1845. 108

2. Zollvereinigungs-Vertrag zwiſchen Seiner Majeſtät dem Könige von Preußen, Seiner Hoheit dem Kurprinzen und Mitregenten von Heſſen und Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzoge von Heſſen einerſeits, dann Seiner Majeſtät dem Könige von Bayern und Seiner Majeſtät dem Könige von Württemberg andererſeits. Vom 22ſten März 1833. 112

Zuſatz-Artikel zu dem Zollvereinigungs-Vertrage zwiſchen Preußen, Kurheſſen und dem Großherzogthume Heſſen einerſeits und Bayern und Württemberg andererſeits, vom 31ſten Oktober 1833. 126

3. Vertrag zwiſchen Preußen, Bayern, Sachſen, Württemberg, Baden, Kurheſſen, dem Großherzogthume Heſſen, den zum Thüringiſchen Zoll- und Handels-Vereine gehörigen Staaten, Naſſau und der freien Stadt Frankfurt, die Fortdauer des Zoll- und Handelsvereins betreffend, vom 8ten Mai 1841. 127

Verordnung, die Beſteuerung des im Inlande erzeugten Rübenzuckers betreffend, vom 7ten Auguſt 1846. 133

4. Verordnung vom 23ſten Januar 1838, das mit den zollvereinten Staaten vereinbarte Zollgeſetz und die demſelben entſprechende Zoll-Ordnung betreffend, mit

a) dem Zollgeſetze und 142

b) der Zoll-Ordnung. 150

5. Geſetz wegen Unterſuchung und Beſtrafung der Zollvergehen, vom 23ſten Januar 1838. 184

6. Uebereinkunft der zum Zoll- und Handelsvereine verbundenen Regierungen wegen Ertheilung von Erfindungspatenten und Privilegien, vom 21ſten September 1842; Bekanntmachung der Ratifikation vom 29ſten Juni 1843. 197

7. Verordnung, die Einführung des Zollgewichts betreffend, vom 31ſten Oktober 1839. 199

8. Maaß- und Gewichts-Ordnung für die Preußiſchen Staaten, vom 16ten Mai 1816. 201

Seite

9. Anweisung zur Verfertigung der Probemaaße und Gewichte nach §. 1. der Maaß- und Gewichts-Ordnung vom 16ten Mai 1816. 208
10. Verordnung vom 13ten Mai 1840, die Verbindlichkeit zur Anwendung gestempelter Maaße und Gewichte betreffend. . . . 211
11. Allgemeine Münz-Convention der zum Zoll- und Handels-Vereine verbundenen Staaten, vom 30sten Juli 1838. 212
12. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 26sten September 1846, den in den Preußischen Strafgesetzen gemachten Unterschied bei Verbrechen und Vergehen gegen das diesseitige oder fremdherrliche Münz-Regal betreffend. 218
13. Münz-Kartel unter den zum Zoll-Vereine verbundenen Staaten, vom 21sten Oktober 1845. 218

Dritte Abtheilung.

Gesetze und Verordnungen, den Handel, die Verhältnisse des Rhederei-Gewerbes und die Erhebung der Hafengelder und sonstigen Schiffahrts-Abgaben in den Preußischen Ostsee-Häfen betreffend.

Seite

1. Verordnung wegen Anordnung eines Handelsraths, Errichtung eines Handels-Amts und Verbindung des statistischen Bureau's mit letzterem, vom 7ten Juni 1844. 223
2. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 20sten Juni 1822 wegen bewilligter Begünstigungen inländischer Rhedereien. 226
3. Regulativ über die Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs durch die Odermündungen in Beziehung auf Zollverfassung, vom 31sten Januar 1846. 228
4. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 18ten Oktober 1838, die Erhebung der Hafen-Gelder, der Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und der Gebühren für gewisse Leistungen in den Häfen zu Danzig und Neufahrwasser und zu Pillau, so wie der Schiffahrts-Abgaben in den Städten Königsberg und Elbing betreffend. 295
5. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 24sten Oktober 1840, die Erhebung der Hafengelder und sonstigen Schiffahrts-Abgaben, so wie der Lootsen-Gebühren in den Seehäfen und für die Gewässer der Provinz Pommern betreffend. 308

Tarif, nach welchem das Hafengeld in Swinemünde und die Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, so wie des großen und kleinen Haffs zu entrichten sind. 309

Seite

Tarif für den Hafen von Stralsund. 315
" " " " " Greifswald. 318
" " " " " Wolgast. 322
" " " " " Barth. 326
Tarif des in Stralsund, Greifswald und Wolgast zu erhebenden Tiefgeldes. 330
Tarif, nach welchem die Gebühren der Lootsen in den Gewässern zwischen Pommern und Rügen zu entrichten sind. 332
Desgl. auf den Binnengewässern zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene. 334
Tarif für den Hafen von Kolbergermünde. 335
" " " " " Stolpmünde. 340
" " " " " Rügenwaldermünde. 345

6. Allerhöchste Kabinets-Ordre, die Ergänzungen der unter dem 24sten Oktober 1840 ergangenen Tarife betreffend, nach welchen die Gebühren der Lootsen in den Gewässern zwischen Pommern und Rügen und auf den Binnengewässern zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene zu entrichten sind, vom 29sten December 1843. 351
7. Allerhöchste Kabinets-Ordre mit dem Tarif zur Erhebung der Hafengelder, der Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und der Gebühren für gewisse Leistungen in dem Hafen von Memel, vom 19ten April 1844. 352
8. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 13ten December 1844, vermittelst welcher die angehängten Tarife zur Erhebung der Schiffahrts-Abgaben in den Städten Königsberg in Pr. und Elbing genehmigt werden. 360
9. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 30sten Mai 1843, wegen Ermäßigung der Hafengelder und Schiffahrts-Abgaben von Schiffen von 25 Lasten Tragfähigkeit oder weniger. 371
10. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 19ten April 1844, die Erstattung der Mahl- und Schlachtsteuer von dem zur Ausrüstung von Seeschiffen verwendeten Mundvorrath und eines Theils des Debitspreises für das zu diesem Mundvorrath verbrauchte Salz, mit dem dazu gehörenden Regulativ vom 1sten April 1844. . 372
11. Hafen- und Lootsen-Ordnung für den Seehafen Memel, vom 10ten Oktober 1809. 377
12. Polizei-Ordnung für den Hafen und die Binnengewässer von Danzig, vom 30sten Januar 1821. 394
13. Polizei-Ordnung für den Hafen von Pillau, vom 14ten März 1822. 400
14. Schiffahrts-Polizei-Ordnung für die Residenz- und Handelsstadt Königsberg und die Fahrt auf dem frischen Haff, vom 14ten März 1822. 408

Seite

15. Polizei-Ordnung für die Häfen und Binnengewässer von Stettin und Swinemünde, vom 22sten August 1833. 415
16. Verordnung über das Verhalten der Seefahrenden im Hafen, so wie auf der Rhede und im Fahrwasser, der Stadt Stralsund, vom 4ten Mai 1842. 423
17. Polizei-Ordnung für die Häfen zu Colbergermünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde, vom 29sten April 1842. 430
18. Instruktion über die Befähigung und für die Prüfung der Steuerleute, Seeschiffer, Seelootsen vom 15ten Oktober 1840, nebst Anlagen. 435
19. Bekanntmachung des Finanz-Ministers vom 19ten März 1846, betreffend die Befähigung zur Aufnahme in die Navigations-Schulen zu Königsberg, Pillau, Danzig, Stettin und Stralsund. 466
20. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 4ten Oktober 1827, die Militair-Verhältnisse der Preußischen Schiffsleute betreffend. . . 467
21. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 18ten November 1832, die auf Preußischen nach andern Welttheilen segelnden Schiffen ihre Militairpflicht ableistenden Mannschaften betreffend. 467
22. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 25sten März 1833, denselben Gegenstand betreffend. 468
23. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 29sten Juli 1839, denselben Gegenstand betreffend. 468
24. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 1sten December 1843, die Militair-Verhältnisse der Mannschaft der Korvette Amazone betreffend. 469
25. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 23sten November 1831, wegen Bestrafung der Schiffer, welche Schiffsleute ohne Losschein heuern, oder unwahre Losscheine ausstellen. 470
26. Bekanntmachung des Ober-Präsidii der Provinz Preußen vom 18ten Januar 1843, die den Rhein befahrenden Preußischen Seeschiffer betreffend. 470
27. Bekanntmachung des Ober-Präsidii der Provinz Preußen vom 27sten April 1843, die Einrichtung einer Rheinschiffer-Prüfungs-Kommission zu Danzig betreffend. 472
28. Bekanntmachung des Ober-Präsidii der Provinz Preußen vom 20sten September 1843, die Errichtung einer Kommission zu Danzig zur Untersuchung derjenigen Seeschiffe betreffend, welche den Rhein befahren wollen. 473

Anhang.

A. Auszug aus der Rhein-Schiffahrts-Acte vom 31sten März 1831. Artikel 42. 43. 53. 54. 474
B. Auszug aus dem Regulativ wegen Ausübung der Rheinschiffahrt von dieseitigen Unterthanen, vom 5ten August 1834. (§§. 1—23.) 476

Seite

C. Genehmigungs-Urkunde des in dem Protokolle der Central-Rheinschiffahrts-Kommission vom 17ten Juli 1838 enthaltenen zehnten Supplementar-Artikels zu der Rheinschiffahrts-Acte vom 31sten März 1831. D. d. den 6ten September 1838. 483

29. Bekanntmachung des Ober-Präsidii der Provinz Pommern vom 20sten Juli 1843, die Erwerbung von Rheinschiffer-Patenten Seitens der Preußischen Seeschiffer betreffend. 485

30. Bekanntmachung des Ober-Präsidii der Provinz Pommern vom 8ten Januar 1844, die Aichung der zur Rheinschiffahrt bestimmten Preußischen Seeschiffe betreffend. 486

31. Instruktion zur Vermessung der Seeschiffe in den Preußischen Häfen vom 12ten November 1846, nebst Tabelle. 487

32. Vertrag zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland, wegen Unterdrückung des Handels mit Afrikanischen Negern, vom 20sten December 1841, nebst Anlagen. . . 508

33. Verordnung wegen Bestrafung des Handels mit Neger-Sclaven, vom 8ten Juli 1844. 525

34. Gesetz zum Schutz der Waarenbezeichnungen, vom 4ten Juli 1840. 528

35. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 28sten Mai 1842, das Gesetz vom 4ten Juli 1840 betreffend. 530

Vierte Abtheilung.

Die noch geltenden Handels- und Schiffahrts-Verträge Preußens und des Zoll-Vereins.

Seite

1. Uebersetzung des zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Seiner Majestät dem Könige von Dänemark zu Kopenhagen den 17ten Juni 1818 geschlossenen Handels-Traktats. . 533

2. Uebersetzung der Convention zwischen Preußen und Dänemark wegen Erneuerung des Handels-Vertrags vom 17ten Juni 1818. Geschlossen den 26. Mai und ratifizirt den 6ten Juli 1846. . . 542

Anhang I.

Die von dem Königlich Dänischen General-Zollkammer- und Kommerz-Kollegium unter dem 1sten Januar 1842 publicirte Oeresund- und Strom-Zoll-Rolle. . . . 546

Anhang II.

Bekanntmachung derselben Behörde vom 16ten Mai 1846, verschiedene Modifikationen der Oeresund- und Strom-Zoll-Rolle betreffend. 611

Seite

3. Handels-Vertrag zwiſchen Seiner Majeſtät dem Könige von Preußen und Seiner Majeſtät dem Könige des vereinigten Königreiches Großbritannien und Irland, zu London am 2ten April 1824 geſchloſſen und am 15ten deſſelben Monats ratifizirt. . . 612

4. Allerhöchſte Kabinets-Ordre vom 20ſten Mai 1826, über die gegenſeitigen Begünſtigungen dieſſeitiger und großbritanniſcher Unterthanen für den Handel und die Schiffahrt. 614

5. Handels- und Schiffahrts-Konvention zwiſchen Preußen, Bayern, Sachſen, Würtemberg, Baden, Kurheſſen, Großherzogthum Heſſen, den zum Thüringiſchen Zoll- und Handels-Vereine gehörigen Staaten, Naſſau und Frankfurt einerſeits und Großbritannien andererſeits, vom 2ten März 1841. 615

6. Vertrag zwiſchen Seiner Majeſtät dem Könige von Preußen und Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzoge von Mecklenburg-Schwerin, wegen gegenſeitiger Aufhebung alles Unterſchiedes in der Behandlung der beiderſeitigen Schiffe und deren Ladungen in den Preußiſchen und Mecklenburgiſchen Häfen, vom 19ten Dezember 1826. 618

7. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwiſchen Sr. Majeſtät dem Könige von Preußen und Sr. Majeſtät dem Könige von Schweden und Norwegen, vom 14ten März 1827. 620

8. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwiſchen Sr. Majeſtät dem Könige von Preußen und den freien und Hanſeſtädten Lübeck, Bremen und Hamburg, vom 4ten Oktober 1828. 623

9. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwiſchen Sr. Majeſtät dem Könige von Preußen und den vereinigten Staaten von Amerika, vom 1ſten Mai 1828. 626

10. Schiffahrts-Vertrag zwiſchen Sr. Majeſtät dem Könige von Preußen und Sr. Königl. Hoheit dem Großherzoge von Oldenburg, vom 26ſten Juli 1830. 632

11. Freundſchafts-, Schiffahrts- und Handels-Vertrag zwiſchen Sr. Majeſtät dem Könige von Preußen und den vereinigten Staaten von Mexiko, vom 18ten Februar 1831. 634

12. Uebereinkunft der Königl. Preußiſchen und K. K. Oeſterreichiſchen Regierung wegen Aufhebung alles Unterſchiedes in der Behandlung der beiderſeitigen Schiffe und deren Ladungen in den Preußiſchen und Oeſterreichiſchen Häfen durch Austauſch von Miniſterial-Erklärungen, vom 1ſten Mai 1831. 642

13. Miniſterielle Bekanntmachung, wegen der den Schiffen des Kirchenſtaats in dieſſeitigen Häfen zugeſtandenen Abgaben-Gleichſtellung mit den inländiſchen Schiffen, vom 22ſten September 1834. 643

Seite

14. Schiffahrts-Vertrag zwiſchen Seiner Majeſtät dem Könige von Preußen und Seiner Majeſtät dem Könige der Niederlande, vom 3ten Juni 1837. 644

15. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwiſchen Sr. Majeſtät dem Könige von Preußen und Sr. Majeſtät dem Könige von Griechenland, vom $\frac{31\text{ſten Juli}}{12\text{ten Auguſt}}$ 1839. 650

16. Handels-Vertrag zwiſchen Preußen, Bayern, Sachſen, Württemberg, Baden, Kurheſſen, Großherzogthum Heſſen, den zum Thüringiſchen Zoll- und Handels-Vereine gehörigen Staaten, Naſſau und der freien Stadt Frankfurt einerſeits und der Ottomaniſchen Pforte andererſeits, vom $\frac{10\text{ten}}{22\text{ſten}}$ Oktober 1840. . . . 659

17. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwiſchen Sr. Majeſtät dem Könige von Preußen und Ihrer Majeſtät der Königin von Portugal und Algarvien, vom 20ſten Februar 1844, ratifizirt den 6ten Juni 1844. 665

18. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwiſchen dem Deutſchen Zoll- und Handels-Vereine einerſeits und Belgien andererſeits, vom 1ſten September 1844. 672

19. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwiſchen den Staaten des Deutſchen Zoll- und Handels-Vereines einerſeits und Sardinien andererſeits, vom 23ſten Juni 1845. 683

20. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwiſchen den Staaten des Deutſchen Zoll- und Handels-Vereins einerſeits und dem Königreiche beider Sicilien andererſeits, vom 27ſten Januar 1847. 691

Fünfte Abtheilung.

Anhang zur Ergänzung des in den vorhergehenden Abſchnitten enthaltenen Materials.

Zur erſten Abtheilung.

A. Ergänzung der Bemerkungen über das Conſular-Reglement. . 703

B. Ergänzung und Berichtigung des Verzeichniſſes der im Auslande angeſtellten Preußiſchen Conſuln, Seite 85. 705

C. Ueber das Verhältniß der fremden Conſular-Beamten in Preußen. 706

Seite

Zur dritten Abtheilung.

1. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 19ten Februar 1847, betreffend die Abänderung der Bestimmung des Hafengeld-Tarifs für den Hafen von Pillau vom 18ten Oktober 1838. Anhang zu III. No. I. Litt. a. (Seite 306 des Handbuchs.) 711

2. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 1sten Februar 1847, betreffend die von fremden Kriegsfahrzeugen in den diesseitigen Häfen zu entrichtenden Hafen- und Schiffahrts-Abgaben und Lootsengebühren. 711

3. Reglement die zur Abwendung der Einschleppung der Pest und des gelben Fiebers durch den Schiffsverkehr zu treffenden Maaßregeln anlangend, vom 30sten April 1847. 712

Erſte Abtheilung.

Das Preußiſche Conſularweſen

betreffend.

Die Haupt-Instruction der Königlichen Consular-Beamten ist das nachfolgende in der Edicten-Sammlung von 1796 Nr. 97. S. 651 seqq. aufgenommene allgemeine Preußische Consular-Reglement vom 18ten September 1796, welches fortdauernd die Grundlage aller diesseitigen Consulats-Einrichtungen bildet. Dasselbe findet jedoch in Bezug auf das Verhältniß der, in dem Gebiete der Pforte vorhandenen Consulate, für welche die Stipulationen der Artikel 4 und 5 des Vertrages vom 22sten März 1761 (Martens Recueil, Vol. 1. pag. 9) *) maßgebend sind, keine unbedingte Anwendung. Der leichteren Uebersicht wegen sind die späterhin ergangenen, das Consularwesen betreffenden Anordnungen und die sich darauf beziehenden Erlasse und Verordnungen in Bemerkungen den betreffenden §§. des Consular-Reglements beigegeben worden.

---

*) Extrait.

Traité d'amitié et de commerce entre Fréderic II Roi de Prusse et le Sultan des Ottomans Mustapha conclu à Constantinople le 22 Mars 1761.

p. p.

Art. IV.

Ministres, Consuls etc. Le Ministre Prussien residant auprès de la Sublime Porte jouira de l'indépendance et des privilèges dont les Ambassadeurs des autres Puissances amies ont coutume de jouir, et dans toute la jurisdiction de la Sublime Porte dans chaque échelle, port et isle où il se trouve des Consuls, Vice-Consuls et Dragomans de la part des autres Puissances amies, les Ministres Prussiens pourront aussi envoyer des Consuls, Vice-Consuls et Dragomans, les congédier et en constituer d'autres à leur place. Les Ministres qui resideront auprès de la Sublime Porte pourront se servir de quatre Dragomans et pour ces endroits où il residera un Consul, d'un Dragoman; et les

Consuls, Vice-Consuls, Dragomans et Passagers, les Négocians et les autres sujets de leur Nation, jouiront de la même immunité, dont jouissent les sujets des autres Puissances amies.

Art. V.

Justice. S'il arrivoit quelque dispute entre les Prussiens et leurs sujets, le Ministre ou les Consuls Prussiens décideront l'affaire d'après leurs loix, et tant que les Prussiens ne demandent pas eux-mêmes à être jugés par la Justice Ottomanne, les Juges et Gouverneurs de la Sublime Porte ne pourront s'ingérer par force à vouloir les juger. Les Consuls qui resideront dans le Territoire Ottoman ne seront pas mis aux arrêts, et tous les procès qu'ils auront se décideront dans la residence Imperiale par le secours de leurs Ministres. Leurs maisons seront exemptes de scelle, de recherche et de visite, et s'il s'élevoit quelque procès entre les sujets de la Sublime Porte et ceux de la Prusse, on procédera dans les Tribunaux Ottomans avec assistance de leurs Ministres, Consuls ou Vice-Consuls et aussi par celui des Dragomans, et si quelque Mahométan ou autre sujet de la Sublime Porte forçoit quelques sujets Prussiens à comparoître devant le Tribunal dans un temps où aucun de leurs Dragomans ou Procureurs ne seroit présent, ils ne seront point obligés de répondre; et si des procès des Consuls ou Dragomans surpassent la valeur de quatre mille aspres, ils seront examinés dans la residence de l'Empire Ottoman. S'il arrivoit quelque dispute entre les Mahometans ou autres sujets de la Sublime Porte et les Prussiens ou leurs sujets, touchant les causes qui concernent la vente, l'achat et les emprunts d'argent, et qu'il ne se trouve point d'Instruments ou autre documens valides, on n'écoutera point les témoignages forcés; et s'il arrive quelque dispute au moment du départ de quelque vaisseau Prussien, elle sera décidée sans délai par le secours du Consul ou du Dragoman, et le vaisseau ne sera point arrêté ni retardé dans son départ sans raison; et si quelque Prussien endetté ou coupable prenoit la fuite, un autre Prussien qui n'est pas coupable du délit, ne sera pas saisi ni molesté; et si en quelque endroit où demeure un Prussien, on trouve le corps de quelque homme tué, le Prussien ne sera pas molesté par la recherche appellée prezzo di sangue si l'on ne peut le convaincre légalement qu'il est coupable.

p. p.

Reglement

für alle

Königlich Preußiſche General-Conſuls, Conſuls, Agenten und Vice-Conſuls

in

fremden Handlungsplätzen und Seehäfen.

de dato Berlin, den 18ten September 1796.

Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden König von Preußen, u. ſ. w. u. ſ. w.

Haben wahrgenommen, daß Unſere in fremden Ländern, Inſuln, Handlungsplätzen und Seehäfen beſtellte General-Conſuls, Conſuls, Agenten und Vice-Conſuls nicht überall, zur Beförderung und Sicherung der Handlung und Schiffahrt Unſerer Unterthanen, ihre Beſtimmung erfüllen, und ihr Verfahren nach richtigen, Unſerer Intention entſprechenden Grundſätzen abmeſſen. Wir wollen ihnen daher, ſowohl zu ihrer Richtſchnur als Vollmacht in Abſicht aller Conſulat-Geſchäfte, nachſtehende allgemeine Inſtruction ertheilen, ſo wie ſolche, bei der Ermangelung beſonderer Schiffahrts- und Commerz-Verträge zwiſchen Unſern und andern Europäiſchen Staaten, ſich ſchon aus der Natur der Sache, dem übereinſtimmenden Herkommen, und allgemeinen Europäiſchen Völker-, Handlungs- und Seerecht herleiten läßt. Alle nach dem Locale hie und da erforderliche nähere Modificationen aber verweiſen Wir zu den an einzelne Conſuls theils ſchon erlaſſenen, theils noch zu erlaſſenden Special-Inſtructionen. Wir vertrauen hiebei

zu jeder der befreundeten Mächte, in deren Gebiet Wir Consuls bestellt haben, daß sie dieselben bei Ausübung der solchergestalt vorgeschriebenen ihren Souverainitäts-Rechten völlig unnachtheiligen, allgemein üblichen Functionen den Völkerrechtlichen Schutz wollen genießen lassen, welchen Wir dagegen auch ihren Consuls in Unsern Staaten gern gewähren.

§. I.

Allgemeine Bestimmung des Consuls.

Jeder von Uns in einem auswärtigen See- und Handlungs-Platz, unter welcher Benennung es auch sei angestellte Consul hat die Bestimmung, daß er an seinem Ort und in seinem Consulats-District alles thue und wahrnehme, was zur Sicherung und Beförderung der Rechte und Vortheile Unserer Staaten überhaupt, so wie Unserer einzelnen Unterthanen, in Absicht des Commerzes und der Schiffahrt gereichen kann. Er ist daher befugt und verpflichtet, von allen daselbst ein- und ausgehenden Preußischen Schiffen Kenntniß zu nehmen, auf den gesammten dortigen Verkehr Preußischer Unterthanen ein fleißiges Auge zu haben, für die immer mehrere Aufnahme desselben, so wie für Erhaltung guter Ordnung dabei bestens Sorge zu tragen, allen Unsern dorthin kommenden schiffahrenden oder handlungstreibenden Unterthanen, sowohl durch gütliche, von beiden Theilen ersuchte Schlichtung etwaniger Streithändel unter ihnen, als auch in ihren übrigen Angelegenheiten durch Rath und That, durch Schutz in Beeinträchtigungen, durch Beistand in Unglücksfällen, und überhaupt durch Vertretung und Vertheidigung ihrer Personen, ihrer Schiffe, Güter, Rechte und Freiheiten, mit aller Gewissenhaftigkeit, Einsicht und Klugheit nützlich zu sein, und zu dem Ende nach Erforderniß der Umstände bei den obrigkeitlichen Behörden des Consulat-Bezirkes schriftliche und mündliche Vorstellungen zu thun, Atteste auszustellen, Protocolle aufzunehmen, und Berichte anhero zu erstatten; alles dieses in folgenden näheren Bestimmungen.

Bemerkungen.

1) Die Wirksamkeit der Königlichen Consular-Beamten kann sich in Folge der abgeschlossenen Zollvereinigungs-Verträge auch auf Nicht-Preußische Unterthanen beziehen, indem jene Verträge eine gegenseitige Unterstützung der Unterthanen des einen Staats durch die Consulate des andern Staats für den Fall der Ermangelung eigener Consular-Beamten stipulirt haben. Es besteht aber für die Unterthanen des einen Staats keine Verpflichtung, die consularische Unterstützung des andern Staats in Anspruch zu nehmen. Die näheren Gesichtspunkte, welche bei dieser gegenseitigen consularischen Unterstützung ins Auge zu fassen sind, finden sich in der unter Nr. 1. nachfolgenden Circularverfügung vom 25ten April 1834 angegeben, deren Bestimmungen auch in Bezug auf das Verhältniß der, dem Zollverein erst später beigetretenen Staaten und Länder zur Anwendung kommen. Mit Sachsen waltet dabei noch das besondere Verhältniß ob, daß die Preußischen Consular-Beamten durch eine Circular-Verfügung vom 16ten August 1844 (Nr. 2.) auf den ausdrücklichen Wunsch der Königlich Sächsischen Regierung ermächtigt worden sind, an das Königlich Sächsische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten auch ohne Vermittelung der diesseitigen Centralbehörde zu berichten, wenn sie in einzelnen Fällen unmittelbar von dem Ersteren dazu aufgefordert werden.

Die Angehörigen des, der Preußischen Landeshoheit unterworfenen Fürstenthums Neuenburg in der Schweiz, haben, wie andere Königliche Unterthanen, vollen Anspruch auf die Assistenz der Preußischen Consular-Beamten.

Außer den Verhältnissen des Zollvereins und des Fürstenthums Neuenburg sind die Königlichen Consular-Beamten als solche nicht in der Lage, fremden Unterthanen von Amts wegen Beistand leisten zu können, indem sie dazu weder der Regierung desjenigen Landes gegenüber, in welchem sie angestellt sind, noch auch in dem Verhältniß zu derjenigen Regierung, deren Unterthan vertreten werden soll, an sich für legitimirt zu erachten sind. Es ist aber dabei nicht ausgeschlossen, daß die Königlichen Consular-Beamten, Behufs der Unterstützung, auch von Unterthanen der nicht zum Zollvereine gehörigen Deutschen Staaten vorkommenden Falls außeramtlich Schritte thun, sofern sie nur nach ihrer persönlichen Stellung vermeiden können, auf ihr Amt ausdrücklich Bezug zu nehmen.

2) Solche Individuen, welche nicht dem Handels- oder Schif-

ſerſtande angehören, haben auf die conſulariſche Aſſiſtenz, dem allgemeinen Grundſatze nach, überhaupt keinen Anſpruch, indem die Einſetzung der Conſulate weſentlich die Beförderung der Schiffahrt und des Handels der dieſſeitigen Unterthanen zum Zwecke hat. Es kann zwar nur erwünſcht ſein, wenn die Königlichen Conſular-Beamten ſich auch anderen Perſonen gegenüber im Stande ſehen, nützliche Dienſte zu leiſten, und iſt ihnen nach §. VIII. unter gewiſſen Vorausſetzungen auch geſtattet, dieſelben mit Reiſe-Legitimations-Mitteln zu verſehen. So weit aber dieſer Vorbehalt nicht eintritt, haben die Königlichen Conſular-Beamten ſich vor Einmiſchung zu bewahren, welche der Königlichen Regierung oder ihnen ſelbſt Verlegenheiten oder Koſten verurſachen möchten, andern Falls ſie die Folgen ihrer Handlungen auf eigene Gefahr und Rechnung zu übernehmen haben.

3) In Bezug auf den Nachweis der Nationalität eines Preußiſchen Schiffes und die danach beim Verkauf eines ſolchen zu beachtenden Vorſichtsmaaßregeln, ſind die Königlichen Conſular-Beamten durch die unter Nr. 3. nachfolgende Circular-Verfügung vom 16ten April 1845 mit beſonderer Anweiſung verſehen worden.

Die Beilage Nr. 4 a und b und 5. enthalten eine authentiſche Abbildung:

a. der Königlich Preußiſchen Kriegsflagge,
b. der Preußiſchen ordentlichen Landes- oder Handelsflagge,
c. der Preußiſchen Lootſenflagge.

Die Beilage Nr. 6. enthält das Geſetz vom 31ſten December 1842, betreffend die Erwerbung und den Verluſt der Eigenſchaft als Preußiſcher Unterthan, ſo wie über den Eintritt in fremde Staatsdienſte.

4) Es iſt den Königlichen Conſular-Beamten ohne beſondere Erlaubniß nicht geſtattet, für andere Staaten Conſulardienſte zu übernehmen.

(Beilagen.)

Nr. 1.

Circulare

an ſämmtliche Königlich Preußiſche Conſuln.

In den reſp. am 22ſten und 30ſten März und 11ten Mai v. J. abgeſchloſſenen und mit dem 1ſten Januar d. J. in Kraft getretenen Staats-Verträgen, wodurch Seine Majeſtät der König mit mehreren Deutſchen Sou-

vereinen Ihre Lande zu einem gemeinſamen Zoll- und Handels-Verbande vereinigt haben, iſt im Artikel 19 die Verabredung getroffen worden:

daß die in fremden See- oder andern Handelsplätzen angeſtellten Conſuln eines oder des andern der contrahirenden Staaten veranlaßt werden ſollen, der Unterthanen der übrigen contrahirenden Staaten ſich in vorkommenden Fällen möglichſt mit Rath und That anzunehmen.

Die Lande und Landestheile, welche, außer Preußen, gegenwärtig zu dem großen Deutſchen Zoll- und Handels-Vereine gehören, ſind:

das Königreich Bayern;
das Königreich Sachſen;
das Königreich Württemberg;
das Kurfürſtenthum Heſſen;
das Großherzogthum Heſſen;
das Großherzogthum Sachſen-Weimar und Eiſenach;
das Großherzoglich Oldenburgiſche Fürſtenthum Birkenfeld;
die Herzogthümer Sachſen-Meiningen, Sachſen-Altenburg und Sachſen-Coburg-Gotha;
die Herzogthümer Anhalt-Köthen, Anhalt-Deſſau und Anhalt-Bernburg;
die Fürſtenthümer Schwarzburg-Sondershauſen und Schwarzburg-Rudolſtadt;
die Fürſtenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen;
das Fürſtenthum Waldeck;
die Fürſtlich Reuſſiſchen Lande;
das Landgräflich Heſſiſche Oberamt Meiſenheim.

Sämmtliche Königliche General-Conſuln, Conſuln und Vice-Conſuln werden daher, wie dies ſchon mittelſt früherer Verfügungen vom 5ten Auguſt 1828 und 29ſten September 1829 hinſichtlich der Königlich Bayeriſchen und Württembergiſchen, ingleichen der Großherzoglich Heſſiſchen Unterthanen größtentheils geſchehen iſt, hiedurch angewieſen, derjenigen Individuen, welche nach obigem Verzeichniſſe dem Gebiete des Zollvereins angehören, und in Ermangelung eines eigenen Conſuls ihres Souverains deren Unterſtützung in Anſpruch nehmen möchten, ſich den Umſtänden nach möglichſt mit Rath und That anzunehmen. Es wird hiebei jedoch, ſofern die Angelegenheiten, in welchen dergleichen Individuen ſich an die Königlichen Conſuln wenden, etwa eine Verwendung bei dortigen Behörden erfordern ſollten, zur Vermeidung von Mißverhältniſſen ſtets angemeſſene Rückſicht darauf zu nehmen ſein, daß die Königlichen Conſuln nur als Preußiſche Conſuln förmlich angeſtellt und beglaubigt ſind, und von der Regierung, in deren Gebiete ſie fungiren, nur als ſolche das Exequatur erhalten haben, daß ſie mithin in den Angelegenheiten fremder Unterthanen ſich an die dortigen Behörden weniger offiziell werden wenden, als vielmehr nur durch Privat-Empfehlung und Vermittelung, und nach dem Maaße der erprobten Bereit-

willigkeit der dortigen Behörden sich werden bemühen können, den gedachten fremden Unterthanen auch in dergleichen Angelegenheiten nützlich zu sein.

Auf Veranlassung besonderer Anfragen wird noch bemerkt, daß die Königlichen Consuln für jetzt und bis auf etwaige weitere Verfügung, sich nicht für befugt ansehen dürfen, den Unterthanen anderer zu dem Zoll- und Handels-Vereine gehöriger Staaten Pässe zu ertheilen oder zu visiren, und daß sie selbigen, außer in Fällen besonderer Authorisation, Geld-Unterstützungen für Rechnung irgend einer Regierung um so weniger verabreichen dürfen, als ihre Befugniß hiezu auch in Hinsicht der Preußischen Unterthanen vorschriftsmäßig nur auf die Unterstützung hülfsbedürftiger Seefahrer beschränkt ist.

Berlin, den 25sten April 1834.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.
Eichhorn.

Nr. 2.

Circulare
an sämmtliche Königlich Preußische Consular-Beamte,
vom 16ten August 1844.

Die Königlich Sächsische Regierung hat dem unterzeichneten Ministerium den Wunsch zu erkennen gegeben, daß die diesseitigen Consular-Beamten in Bezug auf ihr Verhältniß zu Sachsen mit besonderer Anweisung versehen werden möchten. Es werden daher sämmtliche Königliche Consular-Beamte mit Bezug auf die Bestimmungen des früheren Circulars vom 25sten April 1834, welches wegen der in den Zollvereinigungs-Verträgen von 1833 stipulirten gegenseitigen consularischen Unterstützung im Allgemeinen erlassen wurde, hierdurch noch besonders angewiesen, darauf Bedacht zu nehmen, daß namentlich auch den Königlich Sächsischen Unterthanen in allen solchen Fällen, wo dieselben in Ermangelung eines eigenen Consular-Beamten ihrer Regierung an die Preußischen Consulate sich wenden, gleich Preußischen Unterthanen Schutz und Beistand zu Theil werde.

Außerdem werden die Königlichen Consular-Beamten auf den ausdrücklichen Wunsch der vorgenannten Regierung zugleich ermächtigt, an das Königlich Sächsische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten auch ohne Dazwischenkunft des unterzeichneten Ministerii zu berichten, wenn sie in einzelnen Fällen unmittelbar von demselben eine Aufforderung dazu erhalten.

Berlin, den 16ten August 1844.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.
Eichmann.

Nr. 3.

Circulare

vom 6ten April 1845.

In Folge der von der preußischen Gouvernement in neuerer Zeit mit verschiedenen auswärtigen Staaten abgeschlossenen Schiffahrts-Verträge, sowie in Rücksicht auf die Bestimmungen des zwischen Preußen, Großbritannien, Oesterreich und Sardinien geschlossenen Vertrages zur Unterdrückung des Sklavenhandels, vom 20sten Dezember 1841, hat sich die Nothwendigkeit herausgestellt, mit der größten Sorgfalt es zu überwachen, daß nicht nur die Preußischen Seefahrer sich stets im Besitze der erforderlichen Papiere befinden, um sich auf der See oder in fremden Häfen über ihre Nationalität und das Recht zur Führung der Preußischen Flagge ausweisen zu können, sondern daß auch der Mißbrauch der Preußischen Flagge Seitens der zu derselben nicht berechtigten Schiffe vorgebeugt werde. Zur Erreichung des letzteren Zwecks ist die Mitwirkung der Königlichen General-Consuln, Consuln und Vice-Consuln sehr wesentlich; das unterzeichnete Ministerium sieht sich daher veranlaßt, denselben über die in dieser Beziehung zu beobachtenden Grundsätze Nachstehendes zu eröffnen:

Als **Preußische See**, und demgemäß als berechtigt zur Führung der Preußischen Flagge, sind nur diejenigen anzusehen, welche Preußischen Unterthanen eigenthümlich angehören; und zwar müssen, wenn das Schiff sich im gemeinschaftlichen Eigenthume Mehrerer befindet, die sämmtlichen Miteigenthümer Preußische Unterthanen sein. An andere Bedingungen, außer der vorgedachten, ist von Seiten des **Preußischen Gouvernements** die Anerkennung der Nationalität eines Preußischen Schiffs nicht geknüpft; namentlich ist in der fraglichen Beziehung die Nationalität der Schiffsmannschaft und der Bau des Schiffes nicht entscheidend. Es können also auch Schiffe, die außerhalb der Preußischen Staaten gebaut sind und der Rhederei einer anderen Nation angehört haben, nachdem sie in das alleinige Eigenthum Preußischer Unterthanen übergegangen sind, die Rechte Preußischer Schiffe durch Nationalisirung erhalten, wenn dieselben zu diesem Zwecke nach einem Preußischen Hafen geführt, daselbst vermessen und mit Preußischen Papieren versehen werden. Dagegen ist ein Schiff, welches einem **Nicht-Preußen ganz** oder auch nur **theilweise** gehört, selbst wenn es innerhalb der Preußischen Staaten erbaut ist, zur Führung der Preußischen Flagge **nicht berechtigt**.

Die Papiere, welche die Preußischen Schiffe zum Ausweise über ihre Nationalität führen, sind bis jetzt an Zahl, Form und Inhalt mannichfach verschieden gewesen. Es ist indessen Veranstaltung getroffen, hierin für die Zukunft die wünschenswerthe Vereinfachung und Gleichmäßigkeit eintreten zu lassen. Danach sind die Preußischen Schiffe nur noch verpflichtet, künftig folgende Papiere zu führen:

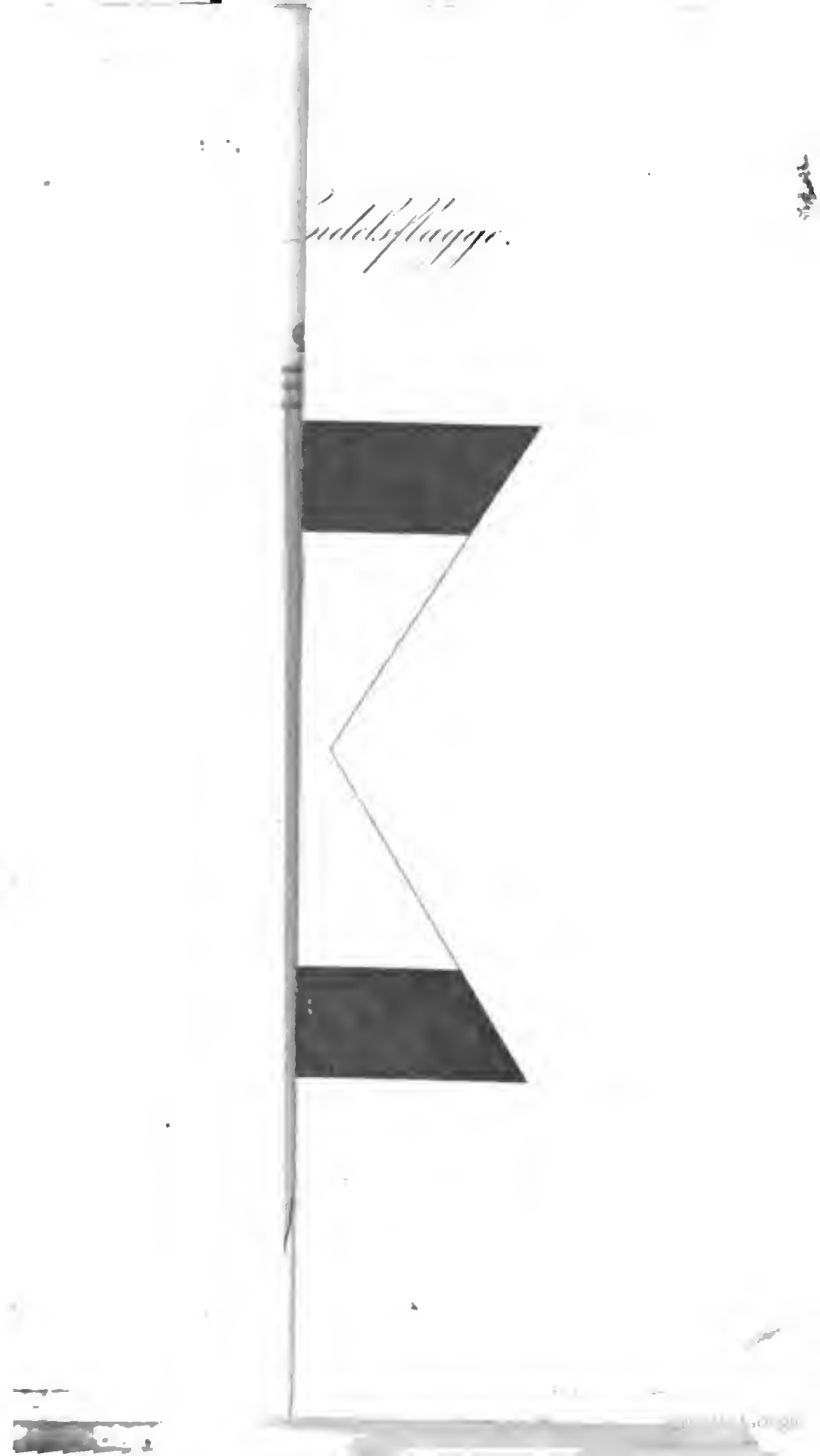
1. einen Beylbrief (certificat de construction), welcher von der kompetenten Preußiſchen Gerichtsbehörde ausgeſtellt ſein und, um ganz vollſtändig zu ſein, enthalten ſoll:
   a) den Nachweis, wie und wo das Schiff gebaut iſt;
   b) den Namen des Schiffes und des Eigenthümers, resp. der Eigenthümer;
   c) den Erwerbstitel, auf welchem das Eigenthum beruht, und
   d) die Beſcheinigung, daß der oder die Eigenthümer Preußiſche Unterthanen ſind;
2. einen von einer Preußiſchen Behörde ausgeſtellten Meßbrief oder Vermeſſungs-Atteſt (document de mesurage) über die Tragfähigkeit des Schiffs, und
3. die Muſterrolle (rôle d'équipage), welche die Anzahl, die Namen und die Nationalität der auf dem Schiffe befindlichen, zu deſſen Mannſchaft gehörigen Perſonen nachweiſt.

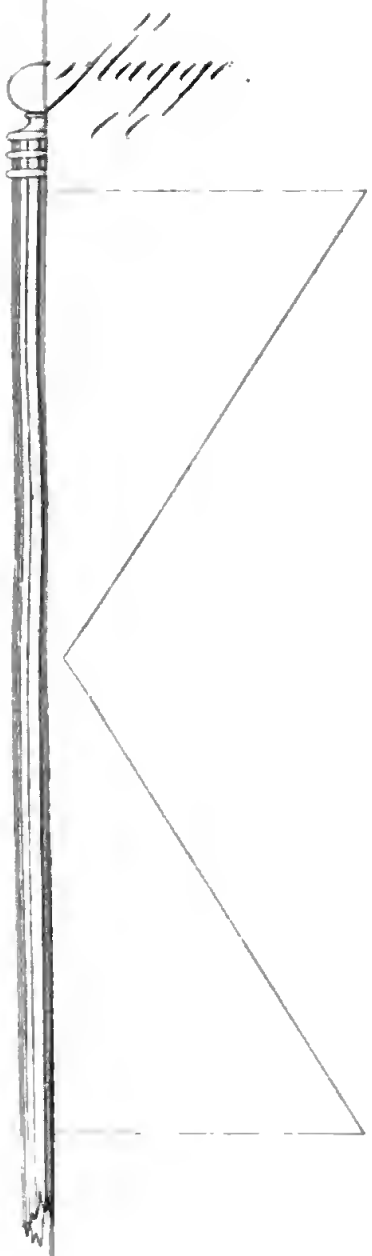
Unter dieſen drei Dokumenten iſt der Beylbrief das Wichtigſte, da durch denſelben feſtgeſtellt werden ſoll, daß das Schiff im alleinigen Eigenthume Preußiſcher Unterthanen ſich befindet. Es iſt aber auch erforderlich, daß aus demſelben ſtets die zeitigen Eigenthümer des Schiffs erſichtlich ſind, zu welchem Behufe jede Veränderung in der Perſon des Eigenthümers (oder der Eigenthümer) auf dem Beylbrief nachzutragen iſt. Insbeſondere aber wird dies dringend nothwendig, um in ſolchen Fällen, wo ein Preußiſches Schiff oder die Parte eines ſolchen an einen Nichtpreußen veräußert wird, und das Schiff hierdurch der Grundbedingung ſeiner Nationalität verluſtig geht, zu verhüten, daß nicht auf Grund des Preußiſchen Beylbriefes ein ſolches Schiff mißbräuchlich noch ferner unter Preußiſcher Flagge fahre und die Vorzüge Preußiſcher Schiffe in fremden Häfen genieße.

In Rückſicht hierauf wird es den ſämmtlichen Königlichen Conſular-Beamten (ebenſo, wie dies hinſichtlich der kompetenten Königlichen inneren Behörden geſchehen iſt,) hierdurch zur Pflicht gemacht, in allen Fällen, wo es zu ihrer Kenntniß kommt, daß ein Preußiſches Schiff oder ein Antheil an einem ſolchen, von dem bisherigen Eigenthümer veräußert worden iſt, einen amtlichen Vermerk über dieſe Veräußerung, in welchem der neue Erwerber benannt wird, auf den Beylbrief des betreffenden Schiffs zu ſetzen; — in dem Falle aber, daß der neue Erwerber des Schiffs oder der Schiffsparte kein Preußiſcher Unterthan iſt, dem gedachten Vermerke noch ausdrücklich hinzuzufügen, daß in Folge jener Veräußerung das Schiff aus der Zahl der Preußiſchen Handels-Schiffe ausgeſchieden und nicht ferner zur Führung der Preußiſchen Flagge berechtigt ſei.

Berlin, den 16ten April 1845.

Miniſterium der auswärtigen Angelegenheiten.
Eichmann.

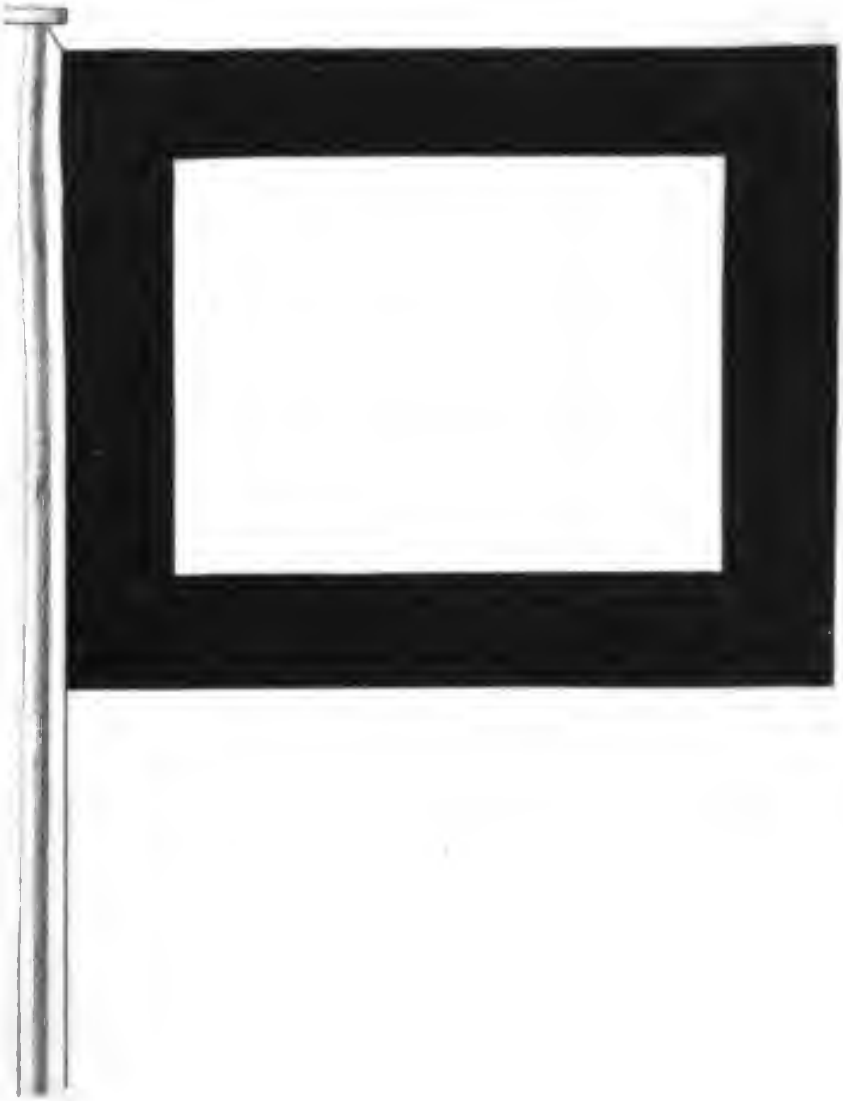

ndelsflagge.



I^te Abth. Beilage 5.

Lootsen - Flagge

für die Preussischen Schiffe.



Nr. 6.

Geſetz vom 31ſten December 1842 betreffend die Erwerbung und den Verluſt der Eigenſchaft als Preußiſcher Unterthan, ſo wie über den Eintritt in fremde Staatsdienſte.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc. verordnen über die Erwerbung und den Verluſt der Eigenſchaft als Preußiſcher Unterthan, ſo wie über den Eintritt in fremde Staatsdienſte auf den Antrag Unſeres Staatsminiſteriums und nach erfordertem Gutachten Unſeres Staatsraths für den ganzen Umfang der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Erwerbung der Eigenſchaft als Preußiſcher Unterthan.

Die Eigenſchaft als Preußiſcher Unterthan wird begründet:

1) durch Abſtammung (§. 2.),
2) durch Legitimation (§. 3.),
3) durch Verheirathung (§. 4.) und
4) durch Verleihung (§§. 5 u. f.).

Die Adoption hat für ſich allein dieſe Wirkung nicht.

§. 2.

Jedes eheliche Kind eines Preußen wird durch die Geburt Preußiſcher Unterthan, auch wenn es im Auslande geboren iſt.

Uneheliche Kinder folgen der Mutter.

§. 3.

Iſt die Mutter eines unehelichen Kindes Ausländerin, der Vater aber ein Preuße, ſo wird das Kind durch eine nach Preußiſchen Geſetzen erfolgte Legitimation Preußiſcher Unterthan.

§. 4.

Eine Ausländerin wird Preußiſche Unterthanin durch Verheirathung mit einem Preußen.

§. 5.

Die Verleihung (§. 1. Nr. 4.) erfolgt durch Ausfertigung einer Naturaliſations-Urkunde, zur Ertheilung derſelben ſind die Landes-Polizeibehörden ermächtigt.

Bei ausländiſchen Juden muß zuvor die Genehmigung des Miniſters des Innern eingeholt werden.

§. 6.

Eine von Uns unmittelbar oder von Unſeren Central- oder Provinzial-Behörden vollzogene oder beſtätigte Beſtallung für einen in den Preußiſchen Staatsdienſt aufgenommenen Ausländer vertritt zugleich die Stelle der Naturaliſations-Urkunde. Eine Ausnahme hiervon findet ſtatt bei denjenigen Ausländern, welche im Auslande in Unſeren Dienſten als Conſuln, Handels-Agenten u. ſ. w. angeſtellt werden.

In den Vorſchriften über die Zulaſſung von Ausländern zum Staatsdienſte wird durch dieſe Beſtimmung nichts geändert.

§. 7.

Die Eigenſchaft als Preuße ſoll nur ſolchen Ausländern verliehen werden, welche

1) nach den Geſetzen ihrer bisherigen Heimath dispoſitionsfähig ſind,
2) einen unbeſcholtenen Lebenswandel geführt haben,
3) an dem Orte, wo ſie ſich niederlaſſen wollen, eine eigene Wohnung oder ein Unterkommen finden,
4) an dieſem Orte nach den daſelbſt beſtehenden Verhältniſſen ſich und ihre Angehörigen zu ernähren im Stande ſind, und
5) wenn ſie Unterthanen eines Deutſchen Bundesſtaats ſind, die Militairpflicht gegen ihr bisheriges Vaterland erfüllt haben oder davon befreit worden ſind. (Deutſche Bundesakte Artikel 18. Nr. 2. lit. b.)

§. 8.

Die Landes-Polizeibehörden ſind verpflichtet, vor Ertheilung der Naturaliſations-Urkunde die Gemeinde desjenigen Ortes, wo der Aufzunehmende ſich niederlaſſen will, in Beziehung auf die Erforderniſſe des §. 7. Nr. 2. 3. und 4. mit ihrer Erklärung zu hören und ihre Einwendungen zu beachten.

§. 9.

Die Naturaliſations-Urkunde begründet mit dem Zeitpunkt der Aushändigung alle Rechte und Pflichten eines Preußen.

§. 10.

Die Verleihung der Eigenſchaft als Preußiſcher Unterthan (§§. 5. und 6.) erſtreckt ſich, inſofern nicht dabei eine Ausnahme gemacht wird, zugleich auf die Ehefrau und die noch unter väterlicher Gewalt ſtehenden minderjährigen Kinder. Iſt bei einem dieſer Angehörigen die im §. 7. Nr. 2. erforderte Unbeſcholtenheit nicht außer Zweifel, und wird daher deſſen Aufnahme unzuläſſig gefunden, ſo iſt die ganze Familie zurückzuweiſen.

§. 11.

An den Rechten und Pflichten, welche in Beziehung auf Unterthanen-Verhältniſſe aus dem Grundbeſitze und namentlich aus dem Beſitze eines Ritterguts und dem Homagial-Eide folgen, wird durch gegenwärtiges Geſetz nichtsgeändert.

§. 12.

Keine Gemeinde darf einen Ausländer als Mitglied aufnehmen, welcher nicht zuvor die Eigenſchaft als Preußiſcher Unterthan erworben hat.

§. 13.

Der Wohnſitz innerhalb Unſerer Staaten ſoll in Zukunft für ſich allein die Eigenſchaft als Preuße nicht begründen.

§. 14.

Ausländer, welche in Unſeren Staaten ſich aufhalten wollen und nicht bloß als Reiſende zu betrachten ſind, können angehalten werden, ſich durch Beibringung eines Heimathsſcheines über die Fortdauer ihres bisherigen Unterthanen-Verhältniſſes auszuweiſen.

§. 15.

Verluſt der Eigenſchaft als Preußiſcher Unterthan.

Die Eigenſchaft als Preuße geht verloren:
1) durch Entlaſſung auf Antrag des Unterthans (§§. 16 u. f.),
2) durch Ausſpruch der Behörde (§. 22.),
3) durch zehnjährigen Aufenthalt im Auslande (§. 23.),
4) bei einer Preußiſchen Unterthanin durch deren Verheirathung an einen Ausländer.

§. 16.

Die Entlaſſung (§. 15. Nr. 1.) iſt bei der Landes-Polizeibehörde des Wohnorts nachzuſuchen und erfolgt durch eine von dieſer Behörde angefertigte Urkunde.

§. 17.

Die Entlaſſung darf nicht ertheilt werden:

1) männlichen Unterthanen, welche ſich in dem Alter vom vollendeten ſiebenzehnten bis zum vollendeten fünfundzwanzigſten Jahre befinden, bevor ſie ein Zeugniß der Kreis-Erſatzkommiſſion darüber beigebracht haben, daß ſie die Entlaſſung nicht bloß in der Abſicht nachſuchen, um ſich der Militairpflicht im ſtehenden Heere zu entziehen;
2) Militairperſonen, welche zum ſtehenden Heere oder deſſen Reſervemannſchaften gehören, Landwehr-Offizieren und Beamten, bevor ſie aus dem Dienſte entlaſſen ſind;
3) Unterthanen, welche früher als Offiziere im ſtehenden Heere oder in der Landwehr gedient haben, oder als Militairbeamte mit Offiziersrang oder als Civilbeamte angeſtellt geweſen ſind, bevor ſie die Genehmigung ihres vormaligen Departements-Chefs beigebracht haben;
4) den zur Landwehr gehörigen und nicht als Offizier angeſtellten Perſonen, nachdem ſie zum aktiven Dienſte einberufen ſind.

§. 18.

Unterthanen, welche in einen Deutſchen Bundesſtaat auswandern wollen, kann die Entlaſſung verweigert werden, wenn ſie nicht nachweiſen, daß jener Staat ſie aufzunehmen bereit iſt (Deutſche Bundesakte, Artikel 18. Nr. 2. lit. a.).

§. 19.

Aus anderen als den in den §§. 17. und 18. bezeichneten Gründen darf in Friedenszeiten die Entlaſſung nicht verweigert werden. — Für die Zeit eines Krieges oder Kriegsgefahr bleibt beſondere Anordnung vorbehalten.

§. 20.

Die Entlaſſungs-Urkunde (§. 16.) bewirkt mit dem Zeitpunkt der Ausbändigung den Verluſt der Eigenſchaft als Preuße.

§. 21.

Die Entlaſſung erſtreckt ſich, in ſo fern nicht dabei eine Ausnahme gemacht wird, zugleich auf die Ehefrau und die noch unter väterlicher Gewalt ſtehenden minderjährigen Kinder.

§. 22.

Unterthanen, welche im Auslande ſich aufhalten, können der Eigenſchaft als Preuße durch einen Beſchluß der Landes-Polizeibehörde verluſtig erklärt werden, wenn ſie einer ausdrücklichen Aufforderung zur Rückkehr binnen der beſtimmten Friſt keine Folge leiſten.

§. 23.

Unterthanen, welche

1) ohne Erlaubniß Unſere Staaten verlaſſen und nicht binnen zehn Jahren zurückkehren, oder

2) zwar mit Erlaubniß (Paß, Wanderbuch u. ſ. w.) Unſere Staaten verlaſſen, aber nicht binnen zehn Jahren nach Ablauf der bei Ertheilung der Erlaubniß beſtimmten Friſt zurückkehren,

verlieren die Eigenſchaft als Preuße.

§. 24.

Eintritt in fremde Staatsdienſte. Der Eintritt eines Unterthans in fremde Staatsdienſte iſt erſt nach erfolgter Entlaſſung deſſelben (§. 20.) geſtattet. Wer ſolche erhalten hat, iſt dazu unbeſchränkt befugt.

§. 25.

Wenn ein Unterthan

1) mit Unſerer unmittelbaren Erlaubniß bei einer fremden Macht dient, oder
2) im Inlande von einer fremden Macht in einem von Uns zugelaſſenen Amte, wie das eines Conſuls, Handels-Agenten u. ſ. w. angeſtellt wird,

ſo verbleibt ihm ſeine Eigenſchaft als Preuße.

§. 26.

Allgemeine Beſtimmung. Unterthanen, welche ohne vorgängige Entlaſſung auswandern, oder mit Verletzung der Vorſchrift §. 24. in fremde Staatsdienſte treten, ſind nach den darüber beſtehenden Geſetzen zu beſtrafen.

Urkundlich unter Unſerer höchſteigenhändigen Unterſchrift und beigedrucktem Königlichen Inſiegel.

Gegeben Berlin, den 31ſten Dezember 1842.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Müffling. v. Boyen. Mühler. v. Rochow. v. Savigny Frh. v. Bülow.

Beglaubigt:
v. Düesberg.

---

§. II.

Verfahren des Conſuls bei der Ankunft und der Abreiſe Preußiſcher Schiffe.

Der Conſul muß zuvörderſt immer darauf ſehen, daß alle Preußiſche Schiffer, den, dieſerhalb durch Unſere Cameral-Behörden wiederholt ergangenen Verordnungen gemäß, ſogleich nach ihrer Ankunft in den Hafen oder Bezirk, wo der Conſul reſidirt, und ſobald ſie für die Sicherheit des angekommenen Schiffes geſorget, ſpäteſtens aber binnen 4 Tagen ſich im Conſulat melden, und daſelbſt ihre Freipäſſe und Schiffsrollen vorzeigen, auch (ohne jedoch gehalten zu ſein, die Connoiſſements zu produciren) den

Inhalt ihrer Ladungen der Wahrheit gemäß angeben, und von ihrer gemachten Reise, dem Orte, woher sie kommen, der Zeit ihrer Abfahrt, den Hafen, in welche sie während der Reise eingelaufen, und demjenigen, was ihnen etwa auf der Reise Merkwürdiges begegnet ist, getreuliche Anzeige thun.

Der Consul ist verpflichtet, dieses Alles, so wie auch, außer dem Namen der Schiffer und Schiffe, noch die Größe der letztern nach Commerz-Lasten, die Zahl der Schiffs-Mannschaft, den Tag der Ankunft u. s. f. in seinem Journal genau aufzuzeichnen, sich von der Richtigkeit der vorgelegten Pässe zu überzeugen und dieses erforderlichen Falls darunter, und zwar unentgeltlich, zu attestiren. Uebrigens hat derselbe auch den angekommenen Schiffern, wenn solche nicht schon mehrmalen daselbst gewesen sind und die dortige Verfassung aus Erfahrung kennen gelernt haben, alles das bekannt zu machen, was ihnen von den Gesetzen, Gebräuchen und Gewohnheiten des Orts, besonders von Ein- und Ausfuhr-Verboten, wegen Contrebande-Waaren, und dergleichen zu wissen nöthig ist, um sich darnach zu achten und für Schaden zu hüten. Der Consul wird wohl thun, eine zu diesem Behuf verfaßte Note bereit zu halten, um sie den Ankommenden vorlesen zu können.

Da auch die Schiffer gehalten sind, sich bei ihrer Abreise wiederum im Consulat zu stellen, um ihren neuen Bestimmungsort anzuzeigen, ihre Rückladung anzugeben, und die Rechnungen von ihren daselbst an Hafen- oder Schiffsumgeldern, Mäkler-Gebühren u. s. f. gehabten, die Rheder und Befrachter angehenden Ausgaben dem Consul vorzulegen, so muß dieser solche Abreise des Schiffes, dessen mitgenommene Ladung, Bestimmungsort u. s. f. gleichfalls in seinem Journal verzeichnen. Zugleich aber muß der Consul dem Schiffer nicht allein ein eigenhändig unterschriebenes Certificat unentgeltlich, in der Art ertheilen, daß daraus erhelle, wann das Schiff daselbst angelangt sei? wann der Schiffer sich sowohl bei seiner Ankunft als Abreise im Consulat gemeldet? von wo das Schiff gekommen sei, und wohin die Reise wiederum gehe, für wessen Rechnung dieselbe geschehe, und was an Consulatgebühren entrichtet worden? Sondern der Consul ist auch verbunden, vorgedachte Schifferrechnungen besonders durchzugehen, und

deren Richtigkeit, gleichfalls unentgeltlich, zu atteſtiren, um in Gemäßheit Unſers unterm 29ſten Mai 1791 an alle Conſuls erlaſſenen Circulairs darauf zu ſehen, daß die Schiffer den Rhedern und Befrachtern keine übertriebene oder falſche Rechnungen machen, und ſie auch ſelbſt nicht von den Schiffsmäklern hintergangen werden.

Da Wir übrigens in wohlmeinender Abſicht, die Freiheit der Handlung unbeſchränkt zu laſſen, ausdrücklich wollen, daß der Conſul die Einſicht der Original-Connoiſſements von dem Schiffer nicht fordern, ſondern dieſer nur gehalten ſein ſolle, den Inhalt der Hin- und Rückladungen genau und der Wahrheit gemäß anzugeben, ſo wird der Conſul, um in ſeinen hievon nach §. X. jährlich einzuſendenden Specificationen alle Unrichtigkeiten zu vermeiden, falls er die Wahrheit der Schifferangaben zu bezweifeln Urſach hat, ſich in den Zollämtern, oder wo es ſonſt dienlich, von der gelöſchten oder der wieder eingenommenen Ladung zuverläßige Kenntniß zu verſchaffen ſuchen.

Wenn ein Preußiſcher Schiffer bei ſeiner dortigen Ankunft oder Abreiſe ganz unterläßt ſich bei dem Conſul zu melden, ſo hat dieſer davon glaubhafte Anzeige anhero zu thun, und werden Wir hierauf, oder auch wenn der Schiffer bei ſeiner Zuhauſekunft nicht durch die Certificate des Conſuls oder ſonſt beweiſen kann, daß er ſich bei dieſem gehörig gemeldet habe, von ihm ſowohl die in Unſern Verordnungen auf ſolchen Unterlaſſungsfall bereits feſtgeſetzte Strafe von 5 Thlr. unausbleiblich einziehen, als auch die Conſulat-Gebühren nachbezahlen laſſen, welche auf ſeine Koſten dem Conſul, dem ſie zukommen, übermacht werden ſollen.

Bemerkungen.

1) Die Meldung des Schiffers im Conſulat muß, mit Ausnahme des Hafens von Helſingoer, in Beziehung auf welchen im §. XII. eine Erleichterung nachgelaſſen iſt, ſtets perſönlich geſchehen, wenn der Conſular-Beamte in dem Hafen, wo das Fahrzeug ankert, ſeinen Wohnſitz hat. Ankert daſſelbe aber an einem anderen Punkte des Conſular-Bezirks, ſo braucht ſich der Schiffer der Meldung wegen, nicht perſönlich nach dem Wohnſitz des Conſular-

Beamten hinzubegeben, indem alsdann eine ſchriftliche Meldung genügend iſt. Nach Inhalt der deshalb erlaſſenen Circular-Verfügung vom 18ten Februar 1846 hat, in dem letzteren Falle, der Schiffer dem Conſular-Beamten, außer den Angaben des Datums der Ankunft und der Wiederabfahrt einen Auszug aus den Schiffspapieren zu überſenden, welcher namentlich über die folgenden Punkte Auskunft gewähren muß:

a) Name, Größe, Bauart und Nationalität des Schiffes nach Maaßgabe des Beyl-Briefes;
b) Ort und Datum der Ausſtellung des Beyl-Briefes;
c) Zahl der Bemannung;
d) Gegenſtand der Ladung (ſummariſch: ob Holz, Getreide, Stückgut u. ſ. w.) oder ob in Ballaſt;
e) Namen des Abgangs-Hafens und des Hafens der weitere Beſtimmung;
f) ob das Schiff beladen (wie ad d) oder in Ballaſt ausgeht.

Unvollſtändigkeit oder Unrichtigkeit in ſolcher ſchriftlichen Meldung ſoll, eben ſo, wie das gänzliche Unterlaſſen der Meldung überhaupt, mit einer jedesmaligen Ordnungsſtrafe von fünf Thalern geahndet werden.

Dieſelbe Strafe iſt verwirkt, wenn der Schiffer in ſolchen Fällen, wo ihm das perſönliche Erſcheinen im Conſulat nicht erlaſſen iſt, ſtatt der perſönlichen Leiſtung nur ſchriftlich ſich meldet oder einen Dritten mit der Meldung beauftragt. Von dieſer Strafe wird der Schiffer durch die Berichtigung der Gebühren nicht befreit, deren Anordnung auf andern Geſichtspunkten beruhet und deren Zahlung auch nicht unbedingt jedem Schiffe obliegt, welches ſich zu melden hat.

2) Einer beſonderen Vorlegung des Schiffs-Journals, welches nach §. 1511. Allgemeinen Landrechts Th. II. Tit. 8. dem Seegerichte des Loſungs-Platzes, oder wenn die Beſchaffenheit der Gewäſſer eine frühere Brechung der Ladung nothwendig macht, dem Gerichte des Vorhafens, binnen der erſten 24 Stunden im Original übergeben werden muß, bedarf es nicht bei der Meldung im Conſulate, auch wenn dieſelbe perſönlich zu leiſten iſt.

3) In Bezug auf die conſulariſche Viſirung von Unkoſten-Rechnungen iſt feſtgeſetzt worden, daß der Schiffer, Falls ihm nicht von ſeinem Rheder etwas Anderes ausdrücklich vorgeſchrieben iſt, nur in ſofern verpflichtet ſein ſoll, dem Conſulate ſeine Rechnungen Be-

hufs der Prüfung und Atteſtirung vorzulegen, als er Veranlaſſung hat, zu vermuthen, daß ſie mißbräuchliche Anſätze enthalten.

4) Bei periodiſchen Fahrten, die ſich im Laufe des Jahres regelmäßig wiederholen, braucht die Meldung im Conſulate, von der auch Dampfſchiffe nicht ausgenommen ſind, nur auf der erſten jährlichen Fahrt, alſo nur einmal im Jahr, zu geſchehen.

5) Auf die Verhältniſſe der Flußſchiffahrt, wie ſie z. B. bei Hamburg und Rotterdam in Betracht kommen könnten, finden die Beſtimmungen wegen der Meldung keine Anwendung.

---

§. III.

Verfahren der Conſuls bei See-Unfällen Preußiſcher Schiffe.

Bei allen Unfällen, welche Schiffen, die Unſern Unterthanen zugehören, in dem Hafen, oder dem ganzen Bezirk, wo der Conſul reſidirt, begegnen möchten, vornehmlich

A. Bei Strandungen.

bei Strandungsfällen, wenn ein ſolches Schiff ganz oder zum Theil verunglückt, hat der Conſul ſich deſſelben, der Ladung und der Mannſchaft nach beſten Kräften mit Eifer und Treue anzunehmen, und wofern die Rheder und Befrachter ſelbſt Correſpondenten und Bevollmächtigte an dem Ort haben, welche die dabei vorfallenden Beſorgungen im Detail übernehmen, ſelbige mit Rath und That und ſeinem ganzen Gewicht, da wo es erforderlich, zu unterſtützen; wofern aber ſolche Correſpondenten und Bevollmächtigte ermangeln, wird der Conſul ſchon von Amts wegen ſich aller Hülfsleiſtung im Detail ſelbſt beſtens unterziehen, und für Schiff und Gut ſo ſorgen, als ob es ſein Eigenthum wäre, und er ſich zu verantworten getrauet. Auf jeden Fall muß er die Rettungs-Anſtalten für Schiff und Ladung auf das Eifrigſte befördern, und dahin ſehen, daß von letzterer ſo viel als möglich geborgen, und ſolches in guter und ſicherer Verwahrung gehalten, den Eigenthümern aber frei verabfolgt, und dabei nicht unmäßiger Bergelohn oder Strandrechts-Gefälle erhoben werden. Der Conſul kann hiebei in Reclamirung einer ungeſäumten und nachdruck-

ſamen obrigkeitlichen Hülfe und billigen Verfahrungsart ſich beſonders auch auf Unſer gutes Beiſpiel berufen, indem Wir bei allen an den Preußiſchen Küſten geſchehenden Schiffbruchs- und Unglücksfällen immer die größte Aufmerkſamkeit, Fürſorge und möglichſte Rettungs-Anſtalten anwenden laſſen, und außer einem mäßigen gewöhnlichen Bergelohn durchaus keine weitere Strandrechts-Exactionen von einem fremden geſtrandeten oder angetriebenen Schiff und Gut erheben laſſen, als ausgenommen dann Reterſionsweiſe, wenn in dem Laude, wo ſolches Schiff und Gut hingehört, die dort verunglückenden Schiffe und Güter Unſerer eigenen Unterthanen dergleichen Exactionen unterworfen ſind; welches letztere der Conſul nöthigen Falls wohl bemerklich machen wird.

Derſelbe hat auch dafür zu ſorgen, daß von der dortigen Obrigkeit, oder Falls ſich dieſelbe etwa damit nicht zu befaſſen pflegte, von ihm ſelbſt, nicht allein dem Schiffer und Schiffsvolk eine ſolenne Erklärung oder Depoſition von allen und jeden Umſtänden des Unglücksfalles abgenommen und ſolche gebührend protocollirt, ſondern auch über Alles, was geborgen iſt, ein genau richtiges Inventarium aufgenommen, und von beiden eine vidimirte Abſchrift an die Intereſſenten des Schiffs und Gutes, durch deren Correſpondenten oder ſonſt durch ihn, unverzüglich eingeſandt werde.

Gleichfalls muß der Conſul ſich der auf dem verunglückten Schiffe befindlich geweſenen Mannſchaft mit Rath und That angelegentlichſt annehmen, und alle erſinnliche Sorge dafür tragen, daß dieſelbe, der natürlichen Billigkeit, ſo wie dem Preußiſchen und allen damit übereinſtimmenden fremden Seerechten gemäß, in nichts vervortheilet, ſondern überall erleichtert und unterſtützt werde, und beſonders, daß die Schiffsleute, da an deren Conſervation vornehmlich gelegen iſt, ſich nicht ſelbſt überlaſſen bleiben, und dadurch zu Engagements auf fremden Schiffen genöthigt, ſondern vielmehr Anſtalten getroffen werden, damit dieſelben, wenn ſie nicht mit dem havarirten Schiffe, nach deſſen Ausbeſſerung wieder abgehen können, auf andere Art zu einer ſicheren und uncntgeltlichen Rückreiſe in ihre Heimath, und zwar ſo viel thunlich auf inländiſchen Schiffen, Gelegenheit erhalten; von welchem allem die

Schiffsrheder, welche die Koſten erſetzen müſſen, zu benachrichtigen ſind.

B. Bei Havarien.

Bei Havarien oder kleineren Seeſchäden, wo leicht gewinnſüchtige Schiffer für die Rheder und Intereſſenten nicht mit Treue und Gewiſſenhaftigkeit verfahren, und insbeſondere bei kleinen oder ordentlichen und bei particulairen Havarien, in ſofern bei dieſen der Schade nicht ins Große geht, machen Wir es dem Conſul hiermit zur ausdrücklichen Pflicht, dabei eine gewiſſe Controlle in der Art auszuüben, daß er die von einem in dem Conſulats-Diſtrict ankommenden Preußiſchen Schiff erlittene Schäden und zum Beſten der Reiſe des Schiffs und der Ladung gehabte Koſten verificire, über die Ausbeſſerung der Schäden, wann der Schiffer ſie ſelbſt oder durch dortige Commiſſionairs beſorgen läßt, allgemeines Aufſehen führe; ſonſt aber bei Ermangelung der letztern ſie unmittelbar dirigire, und alle diesfallſige Rechnungen durch ſeine Unterſchrift legaliſire, damit keine Uebervortheilungen von Seiten des Schiffers und Commiſſionairs vorfallen können.

Was große gemeinſchaftliche oder außerordentliche Havarien betrifft, ſo gehet auf dieſe, und auf die sub Litt. A. gedachten völligen Unglücksfälle dasjenige, was Wir in Unſerer Aſſecuranz- und Haverey-Ordnung vom 18ten Februar 1766 zu mehrerer Sicherheit und Erleichterung der Aſſecuranz-Geſchäfte bereits dahin feſtgeſetzt haben, daß die von Schiffen erlittene Schäden am Ort, wo das Unglück ſich zugetragen, von kunſterfahrenen Taratoren, oder in deren Ermangelung von glaubwürdigen Männern beſichtiget und gewürdiget werden, dieſe aber ihre Tare vor der Orts-Obrigkeit, oder vor Notarien und Zeugen, oder auch vor dem Conſul beſchwören; daß geborgene Waaren ebenmäßig vor einer der nehmlichen Behörden eidlich tarirt werden, nachdem ſie auch in ihrer Gegenwart, wenn es nicht in der der Intereſſenten oder Bevollmächtigten geſchehen kann, eröffnet worden; und daß die Schiffer nach einem unterweges in einem Nothfall zur Rettung des Schiffs gethanen Seewurf, dem Conſul den Schaden und Betrag der geworfenen Güter nebſt der ganzen Bewandniß des Nothfalles genau und umſtändlich angeben ſollen. Der Con-

ſul hat ſich daher ſolchen ihm vorkommenden Geſchäften zu unterziehen, darüber ordentliche Protocolle zu halten, und dieſe den Intereſſenten, die es verlangen, in vidimirter Abſchrift mitzutheilen.

Bemerkungen.

1) Die hier in Bezug genommene Aſſecuranz- und Haverie-Ordnung vom 18ten Februar 1766 iſt nicht mehr in Kraft, indem die betreffenden Vorſchriften des Allgemeinen Landrechts Th. II. Tit. 8., von welchen die §§. 1840 — 1866. und 2242 — 2261. unter Nr. 7. nachfolgen, dafür eingetreten ſind.

2) In Betreff der von dem Schiffsvolk in Strandungsfällen abzugebenden Verklarung, iſt die unter Nr. 8. nachfolgende Circular-Verfügung vom 9ten März 1839 ergangen, wonach die Königlichen Conſular-Beamten Behufs der Erlangung jener Leiſtung nöthigenfalls auch eine Verhaftung veranlaſſen dürfen.

3) Ueber das Verfahren bei der Zurückſchaffung ſchiffbrücher Seeleute vergleiche die Bemerkungen zu §. VII.

(Beilagen.)

Nr. 7.

Auszug aus dem Preuß. Allgem. Landrechte Th. II. Tit. 8. §§. 1840—1866 und 2242—2261.

§. 1840. Jeden zur großen Haverei gehörenden Fall muß der Schiffer, ſobald er ſich ereignet, und es die Umſtände geſtatten, in ſein Tagebuch umſtändlich verzeichnen, und den erlittenen Schaden ſo genau als möglich bemerken.

§. 1841. Iſt der Fall eines Seewurfs vorhanden, ſo muß der Schiffsſchreiber, oder wer ſonſt ſeine Stelle vertritt, oder auch der Schiffer oder Steuermann ſelbſt, die vorwaltenden Umſtände, die Meinungen der Schiffsleute und Eigenthümer, ingleichen die geworfenen, oder auch durch die Werfung beſchädigten Waaren, nach den Packen, Kiſten, Tonnen mit ihren Nummern und Zeichen genau aufſchreiben.

§. 1842. Wenn Zeit und Gefahr dergleichen pünktliche Aufzeichnung nicht erlauben: ſo ſoll ſo viel als möglich bemerkt, der Beweis des Uebrigen aber durch die eidlichen Ausſagen und Angaben der Schiffsleute geführt werden.

§. 1843. In dem erſten Hafen, wo der Schiffer landet, muß er den Haverelfall und entſtandenen Schaden den dortigen Seegerichten, oder dem

Conſul der Nation umſtändlich anzeigen, und ſich darüber ein Atteſt ausſtellen laſſen.

§. 1844. Auch muß er den Rhedern und Befrachtern, ingleichen den Correſpondenten derſelben am Beſtimmungsorte, ſo bald als möglich davon Nachricht geben.

§. 1845. Wenn er am Orte der Beſtimmung anlangt, muß er den erlittenen Havereifall den Gerichten, den Empfängern der Waaren, und den etwa daſelbſt befindlichen Bevollmächtigten der Rheder noch vor der Loſung anzeigen.

§. 1846. Er muß zugleich den Seegerichten ſein Tagebuch vorlegen, und nebſt den Vornehmſten des Schiffsvolks den Inhalt deſſelben, ſo wie die Wahrheit ſeiner Angabe, eidlich beſtärken.

§. 1847. Bei der Unterſuchung des zu vergütenden Schadens müſſen zuvörderſt diejenigen Sachen abgeſondert werden, welche, wenn ſie auch bei einem Havereifalle beſchädigt worden, dennoch keine Vergütung erhalten.

§. 1848. Dahin gehören vornehmlich die Güter, welche der Schiffer als Ueberfracht eingenommen hat.

§. 1849. Ferner die Waaren, welche auf dem Verdecke, Ueberlauf, Back oder Schanze gelegt, in das Schiffsboot gepackt, oder an die Seiten des Schiffs gehängt worden.

§. 1850. Der Eigenthümer ſolcher Waaren hat keine Vergütung durch Havereirechnung zu fordern, wenn gleich dieſe Art der Unterbringung (§. 1848 und 1849.) ohne ſein Vorwiſſen geſchehen iſt; ſondern er kann ſich deshalb nur an den Schiffer und an das Schiff halten.

§. 1851. Güter, wovon gar kein Connoiſſement vorhanden iſt, ingleichen heimlich ins Schiff gebrachte Waaren, erhalten keine Vergütung.

§. 1852. Eben dies findet von ſolchen Gütern ſtatt, welche der Eigenthümer oder deſſen Bevollmächtigter bei entſtehender Seegefahr, ohne des Schiffers und Schiffsvolks Einwilligung, wegnehmen und anderswo hinbringen läßt.

§. 1853. Eben ſo wird auch der Schade am Schiffsboote nicht vergütet, wenn daſſelbe nicht auf dem Verdecke befeſtigt geweſen.

§. 1854. Der Betrag des zu vergütenden Schadens ſelbſt, muß entweder durch Vereinigung ſämmtlicher Intereſſenten, oder durch die in den Geſetzen vorgeſchriebenen Beweismittel feſtgeſetzt werden.

§. 1855. Schiffsproviſionen, Geräthſchaften oder andere zur eigentlichen Ladung nicht gehörende Sachen werden nach dem gemeinen Werthe des Orts, wo ſie wieder angeſchafft werden müſſen, geſchätzt; jedoch werden bei Geräthſchaften und ſolchen Sachen, die durch den Gebrauch abgenutzt werden, nur zwei Drittheile dieſes Werths in Rechnung gebracht.

§. 1856. Iſt der Körper des Schiffs ſelbſt beſchädigt: ſo müſſen die Ausbeſſerungskoſten durch den Anſchlag vereideter Sachverſtändigen feſtgeſetzt werden.

§. 1857. Eben dies gilt, jedoch unter der §. 1855. in Anſehung des Werths gegebenen Beſtimmung, wenn Schiffsgeräthſchaften nicht verloren, ſondern nur beſchädigt worden.

§. 1858. Sind Waaren verloren gegangen: ſo wird bei Beſtimmung ihrer Art und Quantität die Charte-Partie, das Connoiſſement, die Factur oder andere bei der Einſchiffung geſchehene Declaration, zum Grunde gelegt.

§. 1859. Kann dargethan werden, daß die Angabe bei der Einſchiffung zu hoch geweſen ſei: ſo iſt nur auf die erwieſene Art und Quantität zu ſehen.

§. 1860. Dagegen wird auf die Behauptung des Eigenthümers, daß in dem verlornen Packe, Faſſe u. ſ. w. mehrere oder beſſere Waare geweſen, als angegeben worden, keine Rückſicht genommen.

§. 1861. Der Werth verlorner Waaren wird nach dem comptanten Marktpreiſe am Loſungsorte zur Zeit der Loſung, angeſchlagen.

§. 1862. Davon ſind jedoch die kleine Haverei, die Ausladungskoſten und andere Ungelder abzuziehen, welche von der Waare, wenn ſie wirklich angekommen wäre, hätten entrichtet werden müſſen.

§. 1863. Die Fracht hingegen, wenn ſie dem Schiffer bezahlt werden muß, kommt nicht in Abzug.

§. 1864. Sind die verlornen Waaren zur Zeit des Havereifalls durch Seeſturz oder andern Zufall ſchon beſchädigt geweſen: ſo werden ſie nur nach dem Werthe, den ſie bei dem Verluſte wirklich noch hatten, vergütet.

§. 1865. Dieſer Werth muß auf den Grund der eidlichen Angaben des Schiffers und ſeiner Leute über den Zuſtand der Waaren zur Zeit des Verluſtes, durch das Gutachten der Sachverſtändigen billig beſtimmt werden.

§. 1866. Sind Waaren nicht ganz verloren, ſondern nur beſchädigt worden: ſo werden ſie auf gemeinſchaftliche Koſten öffentlich verkauft, und die daraus gelöſeten Gelder dem Eigenthümer zugeſtellt; außerdem aber wird demſelben der Unterſchied mit dem nach §. 1861 — 63. zu beſtimmenden Werthe vergütet.

§. 2242. Iſt nach vorſtehenden Grundſätzen an einem verſicherten Schiffe, Gute oder andern Objecte ein Totalſchade entſtanden, welchen der Verſicherer zu vertreten hat: ſo beſtimmt ſich das von ihm zu entrichtende Quantum aus der Police von ſelbſt.

§. 2243. Iſt die Verſicherung auf Schiff nnd Ladung gerichtet, ohne daß der Werth eines jeden in der Police beſtimmt wäre, und das Schiff wird während der Reiſe für unbrauchbar erklärt: ſo wird ein Drittheil der gezeichneten Summe für das Schiff gerechnet, bis ein höherer oder geringerer Werth deſſelben, in Verhältniß gegen die Ladung, nachgewieſen werden kann.

§. 2244. Wenn bei Frachtverſicherungen die Police nicht taxirt iſt: ſo zahlt der Verſicherer im Falle eines Totalſchadens, die durch Connoiſſemente oder Charte-Partie zu erweiſende, wirklich bedungen geweſene Fracht, und die zur kleinen Haverei gehörenden Auslagen, bis zum Betrage der gezeichneten Summe.

§. 2245. Sind Waaren für Rechnung der Rheder geladen, oder iſt ſonſt keine Fracht bedungen: ſo wird die Fracht zum Grunde gelegt, welche am Ladungsorte, zu der Zeit, als das Schiff in Ladung gelegen hat, für ähnliche Waaren und Reiſen gewöhnlich geweſen iſt.

§. 2246. Iſt die verſicherte Sache nur beſchädigt worden, oder nur zum Theil verloren gegangen: ſo muß der eigentliche Betrag des Schadens ausgemittelt werden.

§. 2247. Bei Schiffen beſtimmt denſelben die vor der Ausbeſſerung vorzunehmende Unterſuchung, und der darnach anzufertigende Koſtenanſchlag.

§. 2248. Zu dieſer Unterſuchung muß ein erfahrner Schiffer, Schiffsbaumeiſter, Repſchläger und Segelmacher, entweder durch Uebereinkunft der Intereſſenten gewählt oder von der Obrigkeit ernannt, und in beiden Fällen vereidet werden.

§. 2249. Bei Waaren müſſen die beſchädigten Stücke von den unbeſchädigten gehörig abgeſondert, und erſtere durch vereidete Taxatoren gewürdigt, hiernächſt aber öffentlich verkauft werden.

§. 2250. Sind keine öffentliche beſtellte kunſterfahrene Taxatoren zu haben: ſo können auch andere von beiden Theilen zu erwählende glaubwürdige Männer gebraucht werden.

§. 2251. Die Taxe muß geſchehen, ehe noch der Empfänger die Güter in ſeine Gewahrſam übernimmt.

§. 2252. Hat der Empfänger die Waaren angenommen, ohne den Schaden vorher unterſuchen und abſchätzen zu laſſen: ſo wird der Verſicherer frei.

§. 2253. Iſt der Empfänger nur Bevollmächtigter geweſen: ſo bleibt derſelbe dem Verſicherten verantwortlich.

§. 2254. Iſt nach dem Gutachten der Taxatoren, der Schade an den verſicherten Waaren ſo beſchaffen, daß ſie zu ihrer eigentlichen Beſtimmung gar nicht weiter zu gebrauchen ſind: ſo müſſen ſelbige für Rechnung des Verſicherers, ohne weitere Rückſprache, ſogleich öffentlich an den Meiſtbietenden verkauft werden.

§. 2255. Ein Gleiches muß geſchehen, wenn die beſchädigten Waaren an ſich unter die verderblichen gehören.

§. 2256. Außer dieſen beiden Fällen iſt der Verſicherte oder deſſen Commiſſionair ſchuldig, nach aufgenommener Taxe zuvor mit dem Verſicherer über den Verkauf Rückſprache zu halten und deſſen Anweiſung zu befolgen.

§. 2257. Das aus ſolchem Verkaufe gelöſete Geld erhält der Verſicherte, auf Abſchlag der ihm von dem Verſicherer zukommenden Vergütung.

§. 2258. Die Würdigung muß bei Schiffen an dem Orte, wo ſie zuerſt einlaufen, und bei Waaren, an dem Orte, wo ſie ausgeladen werden, geſchehen.

§. 2259. Der daſelbſt gegenwärtige Verſicherer, oder deſſen dem Schiffer bekannt gemachte Commiſſionair, muß dabei mit zugezogen; außerdem aber dem Verſicherer ein zuverläßiger Mann, zur Wahrnehmung ſeiner Rechte, zugeordnet werden.

§. 2260. Die Würdigung muß unter gerichtlicher Aufſicht erfolgen.

§. 2261. Doch ſoll, wenn die Schadensaufnehmung außerhalb Landes geſchieht, auch die Zuziehung des Conſuls der Nation, von welcher der Verſicherer iſt, oder eines Notarii und zweier Zeugen hinreichend ſein.

Nr. 8.

Circulare

vom 9ten März 1839.

Nach Inhalt des §. III. des allgemeinen Preußischen Consular-Reglements vom 18ten September 1796 haben die Preußischen Consular-Beamte im Falle der Strandung eines Preußischen Schiffes innerhalb ihres Amts-Bezirkes, soweit sich nicht die dortigen Landes-Behörden mit der Sache befassen, nicht bloß den Kapitain, sondern auch die Mannschaft des Schiffes über den Statt gehabten Unglücksfall umständlich zu Protocoll zu vernehmen, und demnächst eine vidimirte Abschrift der betreffenden Verhandlung unverzüglich den Interessenten des Schiffes und der Ladung zugehen zu lassen. Es ist jedoch öfters vorgekommen, daß die Matrosen sich geweigert haben, der, jener Bestimmung entsprechend ihnen obliegenden Pflicht gemäß, ihre diesfällige Verklarung abzugeben, oder dieselbe zu unterzeichnen, sofern sie nicht zuvörderst wegen vermeintlicher Heuer-Forderungen befriedigt würden. Eine solche Weigerung ist durchaus nicht begründet, da die Leistung der Aussagen, um welche es sich handelt, gesetzlich nicht an gewisse Bedingungen geknüpft werden darf, und am wenigsten mit der Heuer in Verbindung zu bringen ist, worauf die Preußischen Matrosen, wenn ihr Schiff durch Zufall ganz verloren gegangen, nach §. 1576. Tit. 8. Th. II. Allg. Landrechts, wie die Matrosen in andern Staaten, weder für die Zukunft noch auch für die Vergangenheit weiter Anspruch haben. Nachdem indeß unter den Königlichen Consular-Beamten hin und wieder Zweifel über das in dergleichen Fällen zu beobachtende Verfahren sich kund gethan hat, erscheint es in Rücksicht auf gehörige Ausführung der in Rede stehenden Reglements-Bestimmung um so angemessener, diese Zweifel allgemein zu beseitigen, als den Rhedern und Befrachtern eines gestrandeten Schiffes bei Ermangelung einer diesfälligen Verklarung der Mannschaft die erheblichsten Nachtheile erwachsen können. Demnach werden sämmtliche Preußische Consular-Beamte mit Gegenwärtigem ermächtigt und angewiesen, in Fällen, wo es auf Beseitigung einer Weigerung der in Rede stehenden Art ankommt, die Einwirkung der competenten Orts-Behörde, wenn und in wieweit letztere hierzu nach der Verfassung des Landes im Stande und bereitwillig ist, zu dem Zwecke zu requiriren, um es zu veranlassen, daß der widerspenstige Matrose durch Verhaftung angehalten werde, der consularischen Anordnung, welcher er den Gehorsam verweigert, schuldige Folge zu geben.

Die Kosten, welche hierdurch entstehen, sind bei der nächsten Liquidation der amtlichen Consular-Auslagen in Berechnung zu stellen.

Berlin, den 9ten März 1839.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

Eichhorn.

§. IV.

Verfahren der Consuls bei Kriegs-Unfällen.

In Kriegszeiten, und zwar:

A. Im Kriege zwischen andern Mächten, wo Preußen neutral verblieben.

wenn zwischen andern Staaten Mißhelligkeiten ausgebrochen sind, und der Krieg auch zur See geführet wird, Wir aber bei demselben ganz neutral und in freundschaftlichem Vernehmen mit den allerseits kriegführenden Mächten verblieben sind, hat jeder Consul seines Orts mit treuem Eifer beizutragen, damit überall die Ehre und Sicherheit Unserer Flagge aufrecht erhalten werde, und Unsern Unterthanen in ihrer See-Schiffahrt und Handlung die Vortheile der Neutralität zu Gute kommen. Zur allgemeinen Richtschnur für das ganze Benehmen des Consuls in solchen Zeitläuften, bemerken Wir hier, wie Wir bei den fast von allen Europäischen Seemächten in Verträgen und sonst öffentlich anerkannten und auch von Uns schon geltend gemachten Grundsätzen beharren, daß nämlich bei einem Seekrieg neutrale Schiffe auf allen Meeren und nach allen Häfen und Gebieten der kriegführenden Mächte, nur mit Ausnahme der wirklich bloquirten Plätze, ungestört fahren und nach allen jenen Häfen und Gebieten alle Waaren, mit Ausschluß der Krieges-Contrebande in dem sogleich näher zu bestimmenden Sinne dieses Wortes, hinbringen dürfen; daß frei Schiff auch frei Gut mache, folglich die in einem neutralen Schiff befindliche einem kriegführenden Theil zugehörende Ladung nicht von dem Gegner desselben weggenommen werden könne, hievon aber Krieges-Contrebande, das heißt nur Waffen, Krieges-Munition, und alles was zur Kleidung, Equipirung und Rüstung der Soldaten dienet, auszunehmen seien, und daß neutrale Schiffe nicht angehalten, auf jeden Fall aber schleunigst losgelassen werden müssen.

Wenn daher bei einer Kriegsführung von Seiten derjenigen Macht, bei welcher Unser Consul angestellt ist, ein Preußisches Schiff, ohngeachtet Unserer Neutralität, angehalten, von ihren Krie-

gesschiffen und Kapern weggenommen, und als Prise in einem, zum Consulats-Bezirk gehörigen Ort aufgebracht werden, oder aber auch nur eine rechtliche Verhandlung über einen solchen Fall vor dortige Gerichtshöfe kommen sollte, so hat der Consul, wenn die Sache bei klar vorliegenden factischen Umständen und nach obigen Grundsätzen sich ohne Schwierigkeiten zu Gunsten Unserer Unterthanen ausweiset, zumal wenn auf dem Verzug besonderer Nachtheil ruht, sich zwar sogleich für Freigebung des Schiffes bestens zu verwenden; indessen muß er von jedem solchen Vorgang unverweilt sowohl Unsere Gesandtschaft, wenn Wir eine solche im Lande haben, als auch Unser Departement der auswärtigen Angelegenheiten, benachrichtigen. Wir behalten Uns darauf vor, die nöthigen Unterhandlungen mit dem Hofe selbst pflegen zu lassen, um so mehr, da zwischen Uns und Europäischen Mächten keine Commerz- und Schiffahrtsverträge bestehen, in welchen das Verfahren bei Beurtheilung der Rechtmäßigkeit eines als Prise aufgebrachten neutralen Schiffes ausgemacht, und noch weniger die eigene Jurisdiction des die Prise machenden kriegführenden Staats schon von uns anerkannt wäre. Wenn Wir indessen den Consul zu autorisiren gut finden, die Reclamirung des Schiffes auch seiner Seits in alle Wege zu betreiben, und Schiffer und Interessenten zu unterstützen, so hat er solches nach allen Kräften zu thun, und für das eingehaltene Schiff, dessen Ladung und Mannschaft zu sorgen, damit davon nichts beeinträchtigt oder verkümmert werde.

Gleichmäßig hat derselbe, wenn dorten aus Kriegs- und Staatsursachen ein allgemeines Embargo auf alle dort befindliche Schiffe gelegt würde, Unserm im Lande residirenden Gesandten, so wie Unserm Departement der auswärtigen Angelegenheiten ungesäumte Kenntniß davon zu geben, und den ihm hierauf zugehenden Verhaltungsbefehlen zufolge, und auch nach Maaßgabe der Umstände schon unaufgefordert, die Aufhebung des Embargo für die darunter mitbegriffene Preußische, als neutrale Schiffe, soweit es von ihm abhängt, bestens zu betreiben, auch unterdessen für die Conservation der Mannschaft so wie dafür zu sorgen, daß der natürlichen Billigkeit gemäß, solchen Schiffen eine angemessene

Entſchädigung, und zwar nicht blos in der Maaße als Miethslohn für das Schiff, ſondern auch für alle dadurch verurſachte Koſten und Schaden bei dem Aufenthalt, bewilligt werde.

B. In Kriegen, woran Preußen Theil genommen.

Sollten Wir aber, welches die Vorſicht verhüte, ſelbſt mit derjenigen Macht, bei welcher der Conſul angeſtellt iſt, in Krieg verwickelt werden, und ſollte dabei ein freier und ungeſtörter Fortgang der Handlung und Seeſchiffahrt Unſerer Unterthanen nicht zu erhalten ſein, ſo wird der Conſul Bedacht nehmen, damit wenigſtens nicht plötzlich und ſogleich bei einer dortigen Kriegserklärung, oder gar vor derſelben, die in dortigen Häfen und ſonſt angetroffene Preußiſche Schiffe und Güter weggenommen, ſondern vielmehr Unſern Unterthanen eine gemeſſene Zeit verſtattet werde, das Ihrige in Sicherheit zu ſetzen.

Wir behalten Uns indeſſen auf ſolchen unverhofften Fall vor, dem Conſul Unſere Willensmeinung näher zu erkennen zu geben.

§. V.

Verfahren der Conſuls bei Rechtsſtreitigkeiten Preußiſcher Unterthanen.

In Abſicht der Streitigkeiten der dort befindlichen Preußiſchen Unterthanen, und der dabei eintretenden Gerichtsbarkeit, wollen Wir dem Conſul nichts mehrers zur Pflicht und Befugniß machen, als was, den Jurisdictions-Rechten des dortigen Staats unabbrüchig, ſich nach allgemeinem Herkommen und Völkerrecht verſtehet. Wir zeichnen demſelben daher folgende Verhaltungsregeln vor, welche überall ihre Anwendung finden werden, im Fall nicht etwa ein mehreres von einer fremden Macht Unſerm Conſul bereits zugeſtanden wird, oder künftighin von Uns in Commerz-Verträgen ausgemacht werden dürfte.

A. Bei Streitigkeiten Preußiſcher Unterthanen unter ſich.

Bei Streitigkeiten, welche zwiſchen Preußiſchen Unterthanen ſelbſt, ſeien es Schiffer und Schiffsvolk, handlungstreibende oder

andere Perſonen, obwalten, muß der Conſul, ſo viel von ihm abhängt, ſtets die gütliche Beilegung zu verſuchen und dadurch den Ausbruch förmlicher Prozeſſe zu verhüten, ſich angelegen ſein laſſen. Werden beide Parteien darin einig, ihm die Streitſache auf Art und Weiſe eines Compromiſſes zur ſchiedsrichterlichen Entſcheidung zu übertragen; ſo iſt er verpflichtet, ſich derſelben mit Unpartheilichkeit und beſter Einſicht und unentgeltlich zu unterziehen. Er hat zu dem Ende beide Theile, zwar nur ſummariſch, aber hinlänglich, und wenn der Gegenſtand erheblich oder verwickelt iſt, ſchriftlich zu vernehmen, die Documente, worauf es allenfalls ankömmt, vornehmlich bei Streitigkeiten zwiſchen Schiffer und Schiffsvolk, die Heuer-Contracte und Schiffsrollen einzuſehen, und hiernach, wie auch nach den bei vorliegendem Falle anzuwendenden Rechten, den Ausſpruch zu thun, welcher bei Sachen von einigem Belang auch ſchriftlich zu verfaſſen iſt, und für die nach Unſern Staaten zurückkehrende Unterthanen, bis dahin, daß ſie hier bei Unſern Gerichtshöfen ihr Recht allenfalls weiter verfolgen mögen und können, die Kraft einer proviſoriſchen Entſcheidung behält. Außer ſolchen freiwilligen Compromiſſen, welche der Conſul ſowohl von Unſern Unterthanen, als auch andern Perſonen in merkantiliſchen Streitfällen, ſo wie es faſt überall unter der Kaufmannſchaft gewöhnlich iſt, übernehmen kann, iſt aber demſelben keine eigentliche Jurisdiction über die in ſeinem Conſulats-Bezirk hinkommende Preußiſche Unterthanen beigelegt. Dieſe bleiben in allen ihren dortigen Civil- und Criminal-Fällen, alſo auch bei Streitigkeiten unter einander, wenn es darüber zu Prozeſſen kömmt, der Jurisdiction der dortigen Obrigkeit unterworfen. Daß dieſe ihnen indeſſen beſtändig eine gute und prompte Juſtiz adminiſtrire, wird mit das Augenmerk des Conſuls ſein, vornehmlich auch dann,

B. Bei Streitigkeiten zwiſchen Preußiſchen Unterthanen und andern.

wenn Unſere Unterthanen mit dortigen Landes-Einwohnern oder andern Fremden vor dortigen Gerichtshöfen in Prozeſſe verwickelt werden, in welchem Fall er jenen mit gutem Rath durch

Bekanntmachung der dortigen Prozeduren, und in Auswahl eines zuverläßigen Rechts-Beiſtandes oder Mandatarii behülflich ſein, auch allenfalls auf Verlangen, wo es angehet, die Stelle der letztern ſelbſt übernehmen, und in jedem Fall für baldige Aburtelung der Sache ſich verwenden wird, damit Unſere ſchiffahrende oder von dort weiter reiſende Unterthanen in ihren Geſchäften nicht aufgehalten werden. Hiehin gehöret, daß, wenn dort aus rechtlichen Urſachen ein Embargo auf ein Preußiſches Schiff oder Ladung gelegt werden ſollte, er beſtens mitwirke, daß daſſelbe durch Bürgſchaft oder Caution aufgehoben werde.

C. Bei Streitigkeiten, die den Conſul ſelbſt betreffen.

Sollte zwiſchen dem Conſul ſelbſt und einem unſerer Seefahrenden oder commerzirenden Unterthanen ein Zwiſt in Abſicht der Verwaltung der Conſulatgeſchäfte entſtehen, ſo haben beide Theile ſich an Unſer Departement der auswärtigen Angelegenheiten zu wenden, und von daher Entſcheidung zu gewärtigen, oder bei Gefahr auf dem Verzug von Unſerer nächſten Geſandtſchaft proviſoriſche Verfügung zu erbitten. Uebrigens verbleibet der Conſul in ſeinen kaufmänniſchen und allen bürgerlichen Angelegenheiten unter der dortigen Orts-Gerichtsbarkeit.

Bemerkungen.

1) Wenngleich den Königlichen Conſular-Beamten nach Inhalt dieſes §. eigentlich richterliche Functionen nicht zuſtehen, ſo unterliegt es doch im Allgemeinen keinem Bedenken, daß ſie, wie in den, zu §. III. 2) gedachten Fällen, ſo auch bei andern ähnlichen Veranlaſſungen, wo ihren Anordnungen der ſchuldige Gehorſam verweigert wird, an die Ortsbehörden ſich wenden können, um durch deren Einwirkung Straf-Maaßregeln herbeizuführen, vorausgeſetzt nämlich, daß die Verfaſſung des Landes einen ſolchen Schritt geſtattet.

2) Das unterm 31ſten März 1841 ergangene Geſetz (Nr. 9.) enthält die näheren Vorſchriften zur Aufrechthaltung der Mannszucht auf den Seeſchiffen.

Kommt es in einem fremden Hafen Behufs der Vollſtreckung einer nach dieſem Geſetze verhängten Disciplinar-Strafe auf die

Mitwirkung der Ortsbehörden an, so ist es nicht die Consulargewalt, sondern die Autorisation des Schiffers, für deren Anerkennung sich das Königliche Consulat zu verwenden hat.

3) In Bezug auf die Fragen der Abdankung des Schiffsvolkes und dessen Rechte wegen der Heuer bestehen die unter Nr. 10. beigefügten Vorschriften des Allgemeinen Landrechts Th. II. Tit. 8. §§. 1544 — 1587.

Die Beilage Nr. 11. enthält das Formular zu den diesseitigen Heuer-Contracten und Muster-Rollen, dessen Anwendung allgemein vorgeschrieben ist.

4) Anlangend die Stellung zu solchen kaufmännischen Geschäften, bei welchen es auf eigentlich consularische Verrichtungen nicht ankommt, so ist im Allgemeinen als Grundsatz festzuhalten, daß die Königlichen Consular-Beamten von Amts wegen nicht ermächtigt sind, in privatrechtlichen Angelegenheiten sich einer Vertretung zu unterziehen. Es kann nur in Bezug auf ganz besondere Nothfälle, wo Gefahr im Verzuge ist, eine Ausnahme von dieser Regel für zulässig erachtet werden. Wenn aber der Königliche Consular-Beamte für seine Person selbst dem Handelsstande angehört, so ist es ihm, wenn nur nicht das Interesse des Königlichen Dienstes darunter leidet, in seiner Eigenschaft als Kaufmann unbenommen, zur Betreibung von dergleichen Angelegenheiten außeramtlich eine Vollmacht zu übernehmen.

(Beilagen.)

Nr. 9.

Gesetz zur Aufrechthaltung der Mannszucht auf den Seeschiffen, vom 31sten März 1841.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen u. s. w. u. s. w.

Da die bestehenden Vorschriften über die Mannszucht auf den Seeschiffen sich als unzureichend erwiesen haben, so verordnen Wir auf den Antrag Unseres Staatsministeriums und nach erfordertem Gutachten Unseres Staats-Raths für den ganzen Umfang Unserer Monarchie, was folgt:

§. 1. Die Mannschaft auf den Seeschiffen ist von dem Tage ab, an welchem sie in Folge des Heuer-Vertrages den Dienst auf dem Schiffe angetreten hat, der Disciplin des Schiffs-Capitains (Schiffers) unterworfen. Dieselbe ist nicht nur schuldig, allen Anweisungen des Schiffs-Capitains

in Betreff des Schiffsdienſtes ohne Widerrede pünktlich Folge zu leiſten, ſondern hat auch alles zu vermeiden, was zur Störung der Ordnung und Eintracht hinführen könnte. Hierüber zu wachen, iſt der Capitain beſonders verpflichtet.

§. 2. Im Falle einer dem Schiffe drohenden Gefahr, ſo wie bei Meutereien oder Gewaltthätigkeiten des Schiffsvolks iſt dem Capitain, um ſeinen Befehlen Gehorſam zu verſchaffen, die Anwendung aller zur Erreichung des Zwecks nothwendiger Mittel geſtattet. In allen Fällen iſt der Capitain vermöge der ihm zuſtehenden Disciplinargewalt (§. 1.) befugt,

a) Geldſtrafen bis zu fünf Thalern zum Beſten der Armenkaſſe des Heimathsorts des Schiffes,
b) Schmälerung der Koſt,
c) Gefängniß bis zu acht Tagen, nöthigenfalls bei Waſſer und Brod,
d) Anſchließen mittelſt eiſerner Feſſeln in den unteren Räumen des Schiffes bis zur Dauer von drei Tagen, und
e) körperliche Züchtigung

zu verfügen. Welche von dieſen Strafen anzuwenden iſt, hat der Capitain nach der größeren oder geringeren Strafbarkeit zu ermeſſen. Körperliche Züchtigung darf jedoch nur dann verhängt werden, wenn die übrigen Strafmittel unter den obwaltenden Umſtänden ſich als unzureichend ergeben; es macht dabei keinen Unterſchied, ob der Schuldige ſich noch im Militairverbande befindet oder nicht.

§. 3. Dem Schiffs-Capitain liegt ob, jede von ihm verfügte Disciplinarſtrafe mit Bemerkung der Art des Vergehens und der vorhandenen Beweiſe in dem Schiffstagebuche zu verzeichnen oder verzeichnen laſſen.

§. 4. Wird zu einer Zeit, wo das Schiff auf der Rhede eines inländiſchen Seehafens bereits ſegelfertig gemacht iſt, oder ſich auf offener See, oder in einem ausländiſchen Hafen oder Gewäſſer befindet, von dem Schiffsvolke eines der in den nachſtehenden §§. 5. bis 8. bezeichneten Verbrechen verübt, ſo treten die daſelbſt beſtimmten Criminalſtrafen ein. Bei Abmeſſung dieſer Strafen ſoll auf die etwa ſchon angewendete Disciplinarſtrafe keine Rückſicht genommen werden.

§. 5. Ein Schiffsmann, welcher den wiederholten Befehlen des Schiffs-Capitains den Gehorſam verweigert, hat Gefängniß oder Strafarbeit von vierzehn Tagen bis zu einem Jahre verwirkt.

§. 6. Ein Schiffsmann, welcher dem Capitain thätlich ſich widerſetzt, oder mit thätlichem Widerſtande droht, ſoll mit Gefängnißſtrafe oder Strafarbeit von zwei Monaten bis zu zwei Jahren belegt werden.

§. 7. Eben dieſe Strafe (§. 6.) betrifft den Schiffsmann, welcher den Capitain durch Gewalt oder Drohung, oder auch nur durch Verweigerung der Dienſte, zu einer Handlung oder Unterlaſſung, welche ſich auf die Leitung des Schiffes, ſo wie auf die Aufſicht über das Schiff oder die Ladung bezieht, zu nöthigen ſucht.

§. 8. Unternehmen es zwei oder Mehrere, den Schiffs-Capitain zu einer ſolchen Handlung oder Unterlaſſung (§. 7.) zu nöthigen, ſo wird die im §. 6. beſtimmte Strafe verdoppelt, iſt aber eine Verabredung dazu zwi-

ſchen den Thätern vorangegangen, ſo ſoll gegen die Anſtifter oder Rädelsführer auf vier bis zwölf Jahre und gegen die übrigen Theilnehmer auf zwei bis fünf Jahre Strafarbeit oder Zuchthaus erkannt werden.

§. 9. Der Capitain iſt ermächtigt, den Schiffsmann, welcher ſich eines in den §§. 5. bis 8. bezeichneten oder eines anderen ſchweren Verbrechens ſchuldig gemacht hat, zu verhaften. Wenn das Entweichen des Verbrechers zu beſorgen iſt, ſo iſt der Capitain zur Verhaftung verpflichtet.

§. 10. Bei jedem Verbrechen muß der Schiffs-Capitain mit Zuziehung des Steuermanns, Hochbootsmanns, Zimmermanns oder anderer glaubwürdigen Perſonen alles dasjenige genau aufzeichnen, was auf den Beweis des Verbrechens und deſſen künftige Beſtrafung Einfluß haben kann.

§. 11. Inſonderheit müſſen, wenn eine erhebliche Verletzung vorgefallen iſt, die Beſchaffenheit der Wunde, und wenn eine Tödtung geſchehen iſt, die Zeit, wie lange der Verwundete noch gelebt, die Speiſe, die er genoſſen hat, und die Mittel, die zu ſeiner Heilung angewendet worden, genau verzeichnet werden.

§. 12. Befindet ſich auf dem Schiffe ein Arzt oder Wundarzt, ſo muß dieſer in Gegenwart der im §. 10. bezeichneten Perſonen die Beſichtigung vornehmen und darüber ſein ausführliches Gutachten, wie er ſolches eidlich beſtärken kann, dem Schiffstagebuche beifügen.

§. 13. Bei Erreichung des erſten inländiſchen Hafens muß der Verbrecher, unter Mittheilung der Verhandlungen (§§. 10. bis 12.) an das Gericht dieſes Hafens abgeliefert werden, welches zur Annahme des Verbrechers und zur Führung der Unterſuchung verpflichtet iſt.

§. 14. Findet der Schiffs-Capitain die Aufbewahrung des Verbrechers bis zur Erreichung eines inländiſchen Hafens gefährlich, ſo ſteht ihm frei, denſelben einem auswärtigen Gerichte zur Unterſuchung und Beſtrafung zu übergeben. Er iſt aber in dieſem Falle verpflichtet, ſich bei dem Gerichte des erſten inländiſchen Landungsortes über das Sachverhältniß und über ſein Verfahren auszuweiſen.

§. 15. Die Beweiskraft der Angaben des Schiffs-Capitains über Verbrechen, insbeſondere über die Anſtifter und Theilnehmer einer Meuterei, iſt nach den Geſetzen des Orts zu beurtheilen, wo die Unterſuchung geführt wird.

§. 16. Ein Schiffsmann, welcher ſich weigert, dem Capitain bei Beſtrafungen oder Verhaftungen hülfreiche Hand zu leiſten, ſoll der ganzen Heuer verluſtig ſein, und noch außerdem nach den Grundſätzen von der Theilnahme oder Begünſtigung des Verbrechens beſtraft werden.

§. 17. Hat ein Reiſender auf dem Schiffe ein Verbrechen begangen, ſo gelten wegen deſſen Verhaftung, Auslieferung und Ueberführung dieſelben Vorſchriften, welche oben für die Verbrechen des Schiffsvolks gegeben ſind.

§. 18. Die Befugniſſe und Verpflichtungen des Schiffs-Capitains gehen, wenn derſelbe behindert iſt, auf den Steuermann, und wäre auch dieſer behindert, auf den anderweitigen Stellvertreter über, und die in den

§§. 5. bis 8. beſtimmten Strafen finden auch bei Verbrechen gegen dieſe Stellvertreter Anwendung.

§. 19. Iſt nach der Dienſtordnung oder nach der Beſtimmung des Capitains ein Schiffsmann mit der Leitung eines beſonderen Geſchäfts beauftragt, ſo werden die von der ihm untergeordneten Mannſchaft gegen ihn verübten Verbrechen gleichfalls nach §§. 5. bis 8. beſtraft.

§. 20. Alle dem Inhalte dieſes Geſetzes entgegenſtehende allgemeine und beſondere Beſtimmungen werden hiermit aufgehoben.

Urkundlich unter Unſerer Höchſteigenhändigen Unterſchrift und beigedrucktem Königlichen Inſiegel.

Gegeben Berlin, den 31ſten März 1841.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Müffling. v. Kamptz. Mühler. v. Rochow.
Graf v. Alvensleben.

Beglaubigt:
v. Düesberg.

Nr. 10.

Auszug aus dem Preußiſchen Allgem. Landrecht Th. II. Tit. 8. §§. 1544 — 1587.

§. 1544. Ein Matroſe oder anderer gemeiner Schiffsmann aber, der auf der Reiſe untüchtig befunden wird, ſoll ſeiner noch rückſtändigen Heuer verluſtig ſein, und mit einer nach Beſchaffenheit der Umſtände zu beſtimmenden willkührlichen Leibesſtrafe belegt werden.

§. 1545. Muß ein Schiffsmann vor vollendeter Reiſe entlaſſen werden, weil er ſich zum Dienſte untüchtig gemacht hat, oder weil er mit einer veneriſchen Krankheit behaftet iſt: ſo kann er nicht mehr an Lohn fordern, als er bis dahin wirklich verdient hat.

§. 1546. Sollte ein Schiffsmann, vor vollendeter Reiſe, eigenmächtig aus dem Dienſte treten: ſo kann er zu deſſen Fortſetzung durch Zwangsmittel angehalten werden.

§. 1547. Will der Schiffer einen ausgetretenen Schiffsmann nicht wieder annehmen: ſo muß der letztere alles Empfangene an Handgeld und Heuer zurückgeben; auch wegen ſeines Unfugs, mit einer nach Bewandtniß der Umſtände zu beſtimmenden Leibesſtrafe belegt werden.

§. 1548. Findet ein Steuer- oder anderer Schiffsmann Gelegenheit, ſelbſt als Schiffer angeſetzt zu werden: ſo muß ihn ſein bisheriger Schiffer, auch noch vor vollendeter Reiſe, des Dienſtes entlaſſen.

§. 1549. Der Abgehende iſt aber alsdann ſchuldig, einen andern tüchtigen Mann an ſeine Statt zu ſtellen, und ſich mit demſelben wegen des Soldes ohne des Schiffers Schaden zu vereinigen.

§. 1550. So lange dieſes nicht geſchehen iſt, muß auch ein ſolcher Schiffsmann ſeinen bisherigen Dienſt nothwendig fortſetzen.

§. 1551. Eben dieſes findet ſtatt, wenn ein Steuer- oder Schiffsmann

vor der Abreiſe Gelegenheit erhält, ſich zu verheirathen, und er dieſe Gelegenheit durch ſeine Reiſe zu verabſäumen Gefahr läuft.

§. 1552. Verabſchiedet der Schiffer einen Schiffsmann ohne rechtlichen Grund, noch vor dem Antritte der Reiſe: ſo muß er demſelben, wenn in Pauſch und Bogen gedungen worden, die halbe Heuer, und wenn monatweiſe gedungen iſt, einen doppelten Monat Sold entrichten.

§. 1553. Geſchieht aber die Verabſchiedung während der Reiſe: ſo gebührt dem Verabſchiedeten, außer den Retourkoſten, nach Verſchiedenheit des Verdungs, die ganze Heuer, oder ein viermonatlicher Sold.

§. 1554. Muß ein Schiffsmann noch vor angetretener Reiſe wegen eines Zufalls abgedankt werden, der ihn ohne ſeine Schuld zum Dienſte untauglich macht: ſo kann er nach Verſchiedenheit des Verdungs, den vierten Theil der Heuer oder einen Monatsſold fordern.

§. 1555. Ereignet der Fall ſich während der Reiſe, ſo muß der Schiffer die Verpflegungs-, Heilungs- und Retourkoſten für den Schiffsmann bezahlen.

§. 1556. Hat jedoch der Zufall ſich außer dem Dienſte ereignet, ſo fällt dem Schiffer an ſolchen Koſten zuſammen, nach Verſchiedenheit des Verdungs, nicht mehr als der Betrag der halben Heuer, oder eines zweimonatlichen Soldes, außer dem ſchon verdienten Lohne, zur Laſt, und das mehr verwendete muß von dem Beſchädigten demnächſt erſtattet werden.

§. 1557. Einen in Geſchäften ſeines Dienſtes verwundeten oder beſchädigten Schiffsmann muß der Schiffer, auf der Rheder Koſten, heilen und verpflegen laſſen.

§. 1558. Auch für einen durch eigene Schuld erkrankten oder ſonſt beſchädigten Schiffsmann muß der Schiffer ſo lange ſorgen, bis er ihn an ein bewohntes Land ausſetzen kann.

§. 1559. Doch iſt der Schiffer alsdann berechtigt, die gemachten Auslagen, von der dem Kranken etwa noch zukommenden Heuer, in Abzug zu bringen.

§. 1560. In keinem Falle kann ein kranker Schiffsmann verlangen, daß der Schiffer um ſeinetwillen die Reiſe verzögern, oder an einem Orte, wohin er nicht beſtimmt iſt, landen ſolle.

§. 1561. Stirbt ein Schiffsmann, bevor mit der Ladung angefangen worden: ſo können deſſen Erben, nach Verſchiedenheit des Verdungs, den vierten Theil der Heuer oder einen Monatsſold fordern.

§. 1562. Stirbt er während der Hinreiſe: ſo gebührt den Erben, nach Verſchiedenheit des Verdungs, die halbe Heuer, oder ein doppelter Monatsſold, und wenn er auf der Rückreiſe ſtirbt, die ganze Heuer oder ein viermonatlicher Sold.

§. 1563. Der Schiffer aber kann davon die dem Verſtorbenen gegebenen Vorſchüſſe und die ausgelegten Begräbnißkoſten in Abzug bringen.

§. 1564. In allen vorſtehenden Fällen wird der Anfang der Hin- und Rückreiſe nach Vorſchrift der Geſetze über Verſicherungen berechnet.

§. 1565. Der Wittwe oder den Kindern eines bei Vertheidigung des Schiffes getödteten, oder an ſeinen Wunden geſtorbenen Schiffsmanns, muß

in jedem Falle doppelte, andern Erben hingegen die einfache Heuer gezahlt werden.

§. 1566. Davon wird blos in Abzug gebracht, was der verſtorbene Schiffsmann auf die bedungene Heuer ſchon bei ſeinem Leben erhalten hat.

§. 1567. Wird die Reiſe, wozu das Schiffsvolk gedungen worden, auf Veranlaſſung der Rheder ganz rückgängig: ſo gebührt dem Volke die halbe Heuer, oder, wenn monatsweiſe gedungen iſt, zweimonatlicher Sold.

§. 1568. Ein Gleiches findet alsdann ſtatt, wenn die Reiſe durch einen auf das Schiff gerichtlich angelegten Arreſt rückgängig wird.

§. 1569. Wird aber das Schiff, ohne Verſchulden der Rheder oder des Schiffers, durch höhere Macht oder unvermuthete Kriegs- oder Räubergefahr, in See zu gehen verhindert: ſo kann das Volk außer dem Handgelde nur die Heuer des laufenden Monats, oder, wenn die Heuer für die ganze Reiſe in Pauſch und Bogen bedungen worden, eine verhältnißmäßige Vergütung für die ſchon wirklich geleiſteten Dienſte fordern.

§. 1570. Iſt in vorſtehenden Fällen ein Schiffsmann von einem fremden Orte verſchrieben worden: ſo muß ihm die Hin- und Rückreiſe noch beſonders vergütet werden.

§. 1571. Wird die Antretung der Reiſe über die verabredete Zeit, ohne Zuthun des Schiffers oder Rheders verzögert, und der Schiffer will das Volk beibehalten: ſo darf er demſelben, während dieſes Aufenthalts, nur den halben Monatsſold, oder, wenn es auf die ganze Reiſe gedungen iſt, eine billige Verbeſſerung entrichten.

§. 1572. Wird die Antretung der Reiſe durch der Rheder oder des Schiffers Zuthun verzögert: ſo kann dem Volke an ſeinem Monatsſolde nichts gekürzt werden, und wenn es in Pauſch und Bogen gedungen iſt, gebührt demſelben eine verhältnißmäßige Zulage.

§. 1573. Wird die bereits angetretene Reiſe aus Veranlaſſung der Rheder nicht vollendet: ſo muß das Volk, auf Koſten der Rheder, frei nach dem beſtimmten Retourplatze zurückgeſchafft, und demſelben die Heuer entrichtet werden.

§. 1574. Iſt monatsweiſe gedungen, und die Abbrechung der Reiſe geſchieht jenſeits des Canals: ſo hat das Volk, außer der bereits verdienten, eine dreimonatliche, dieſſeits des Canals aber nur eine zweimonatliche Heuer zu fordern.

§. 1575. Wird die Reiſe durch einen bloßen Zufall abgebrochen: ſo muß das Volk, außer der freien Rückreiſe, wenn monatweiſe gedungen worden, ſich mit der Heuer des laufenden Monats, und wenn in Pauſch und Bogen gedungen iſt, mit ſo viel an Heuer begnügen, als im Verhältniß gegen die ganze Reiſe für verdient zu achten iſt.

§. 1576. Wird das Schiff von Feinden oder Räubern genommen, oder geht es ſonſt durch Zufall ganz verloren: ſo kann das Volk weiter keinen Anſpruch machen.

§. 1577. Wird jedoch das Schiff oder ein Theil der Ladungen wieder frei gegeben, oder von dem verunglückten Schiffe, deſſen Geräthſchaften oder

Waaren, etwas geborgen: ſo muß davon zuvörderſt das Bergelohn abgezogen werden.

§. 1578. Von dem was alsdann noch übrig bleibt, iſt das Volk nach Anleitung des §. 1573. folg. zu befriedigen.

§. 1579. Es macht keinen Unterſchied, ob das Schiff und die Ladung verſichert iſt oder nicht.

§. 1580. Wird die Reiſe durch eine Veränderung des Curſes oder der Beſtimmung des Schiffes abgekürzt: ſo muß dem Volke die in Pauſch und Bogen bedungene Heuer dennoch vollſtändig bezahlt werden.

§. 1581. Wird die Reiſe ohne Schuld und Zuthun des Schiffers verlängert: ſo kann das in Pauſch und Bogen gedungene Volk, auſſer der gewöhnlichen Verpflegung, keine Vermehrung der Heuer fordern.

§. 1582. Dahin gehört beſonders, wenn das Schiff durch widrige Winde aufgehalten, oder einen Nothhafen zu ſuchen, oder Winterlage zu machen genöthigt wird.

§. 1583. Wird jedoch ein ſolcher Unglücksfall als große Haverei vergütet: ſo muß auch dem Schiffsvolke eine billige Entſchädigung gegeben werden.

§. 1584. Iſt das Schiff von Feinden oder Räubern genommen und nachher wieder befreiet worden: ſo kann das Volk, wegen des daraus entſtandenen Aufenthalts, dennoch keine Erhöhung der in Pauſch und Bogen bedungenen Heuer fordern.

§. 1585. Wird die Reiſe durch Zuthun des Schiffers verlängert: ſo iſt das Volk eine verhältnißmäßige Erhöhung der in Pauſch und Bogen bedungenen Heuer zu fordern berechtigt.

§. 1586. Dies gilt beſonders in den Fällen, wenn der Schiffer in einen weiter entlegenen Hafen geht, oder ohne Noth in einen nicht verabredeten Hafen einläuft, oder, zum Beſten der Rheder oder Befrachter, freiwillig Winterlage macht.

§. 1587. Die alsdann dem Volke gebührende Zulage muß nach dem Verhältniß der zu der verabredeten Reiſe, nach gewöhnlicher Rechnung, erforderlichen Zeit, gegen diejenige, um welche die Reiſe durch einen ſolchen Vorfall verlängert worden, berechnet werden.

Nr. 11.

Formular zum Heuer-Contract und Muſter-Rolle für die Preußiſchen Seeſchiffer.

Von dem Schiffs-Capitain
aus Führer des dem
zugehörigen Schiffes
genannt, und den in dieſem Contracte benannten, unterzeichneten Schiffsleuten iſt heut folgender Heuer-Contract und reſp. Muſterrolle verabredet und geſchloſſen worden.

§. 1.

Es verbinden ſich ſowohl der Steuermann als auch die übrigen Schiffsleute, mit dem Schiffs-Capitain um auf deſſen vorbenanntem Schiffe von hier nach und auch nach anderweiten Seehäfen und Plätzen, wohin der Schiffer zu fahren für gut finden, oder die Rhederei des Schiffes verordnen wird, zu fahren, und an Bord zu bleiben, bis das Schiff hierher zurückgebracht iſt, oder an einen ſolchen inländiſchen Löſchungs-Platz kommt, wo an die Stelle derjenigen Schiffsleute, welche etwa ihre Entlaſſung wünſchen, andere brauchbare und tüchtige Schiffsleute, und zwar für die nämliche denſelben jetzt accordirte monatliche Heuer zu erhalten, und die abgehen wollenden Schiffsleute dem Schiffs-Capitain zu geſtellen im Stande ſind, in welchem Falle aber auch den letzteren keine mehrere Verbindlichkeiten, wegen der Rückſchaffung der Stellvertreter in das Vaterland, oder nach einem anderen als dem Hafen des erſten Abſchluſſes dieſes Heuer-Contracts, treffen können.

Die Schiffsleute ſind verpflichtet, ihre Arbeiten und Geſchäfte ohne Streit und Murren zu verrichten, dem täglichen Gebete mit gebührender Andacht beizuwohnen, dem Schiffer, oder dem, der in ſeine Stelle tritt, in Allem, ohne einige Widerrede, gehorſam zu ſein, deſſen Befehle mit allem Fleiß und ohne einige Zögerung auszuführen, die Ladung des Schiffs einzunehmen, zu ſtauen und umſtauen zu helfen und zu löſchen, Ballaſt einzunehmen und zu löſchen, und dieſen ſowohl als auch die Güter mit Lichterfahrzeugen von und ans Land oder an andere Schiffe zu bringen, Alles nach des Schiffers Anordnung und Befehl, und überhaupt Alles zu thun, was zum Dienſte von Schiff und Gute erforderlich wird.

§. 2.

Sollte es ſich zutragen, daß das Schiff auf ſeinen Reiſen durch Verluſt von Segeln oder anderen Geräthſchaften Schaden litte, ſo wollen die Schiffsleute zu deſſen Reparatur alle Hülfe leiſten, und bei Verluſt der ganzen Heuer an die Rhederei, oder ſonſtiger Beſtrafung, ſich nicht von dem Schiffe entfernen, unter was für einem Vorwande es auch ſei.

Falls aber das Schiff ſtrandete, oder ſonſt durch einen Zufall dienſtunfähig würde, wollen ſie daſſelbe nicht eher verlaſſen, bis die Geräthſchaften des Schiffs und die Ladung geborgen ſind, hiebei nach ihren Kräften thätig ſein und die Beſtimmung des Schiffers, wegen ihrer Entlaſſung, abwarten, gleichfalls bei Verluſt der ganzen Heuer an die Rhederei und geſetzlicher Beſtrafung.

§. 3.

Dagegen bezahlt der Schiffs-Capitain an monatlicher Heuer an den Steuermann aus Thlr.

welche Heuer den ihren Anfang nimmt.

Von dieſer Heuer iſt der Belauf von Monat an jeden der Schiffsleute vorausbezahlt, von ihrer weiter zu verdienenden Heuer aber

wollen ſie eher nichts fordern, als bis ſie mit dem Schiffe wieder anhero kommen und vom Schiffe abgedankt werden.

Am allerwenigſten aber wollen die Schiffsleute den Schiffer anhalten, ihnen außerhalb Landes einige Zahlung an Heuer, weder zum Vollen noch zum Theil, zu geben, ſondern wollen es lediglich ſeinem Gutbefinden überlaſſen, ob er ihnen, freiwillig, auf Abſchlag ihrer verdienten Heuer, etwas wird geben wollen.

Sollte jedoch, auf dieſer Reiſe von nach oder einigen anderen Orten anderwärts wohin, Fracht angenommen werden, ſo macht der Schiffer ſich verbindlich, alsdann auf dem zweiten Löſchplatze, wo die anderen Frachtgelder verdient ſein werden, dem, der es verlangt oder benöthigt iſt, die Hälfte ſeiner zu der Zeit zu gute habenden Heuer zu bezahlen.

Bei dem Antritte der Reiſe übergiebt der Schiffer jedem Schiffsmann ein Quittungsbuch, worin die jedesmaligen Zahlungen auf die vorbedungene Heuer vermerkt werden. Wer daſſelbe durch ſeine Schuld verliert, gegen den ſtreitet die Vermuthung zu Gunſten der Rechnung des Schiffers.

§. 4.

Der Schiffs-Capitain verpflichtet ſich, ſeine Schiffsleute, auf der ganzen Reiſe, mäßiger und gebräuchlicher Weiſe, je nachdem Zeit und Umſtände es verſtatten, mit Speiſe und Trank zu verpflegen, und verſprechen die Schiffsleute mit den von dem feſtgeſetzten Rationen

die der Schiffer, ſowohl während der Reiſe, als in den Häfen, zu verabreichen ſich verpflichtet, ohne Murren und einige Widerwärtigkeit ſich begnügen zu wollen.

Da jedoch dieſe Portionen nur zur Sättigung beſtimmt ſind, ſo können die Schiffsleute dasjenige, was einer oder der andere von den ihm zugetheilten Speiſen nicht verzehren ſollte, keineswegs als ihr Eigenthum betrachten, noch weniger etwas davon von Bord nehmen, oder verkaufen, ſondern das nicht Verzehrte fällt dem allgemeinen Proviante des Schiffes zurück.

§. 5.

Dürfen die Schiffsleute, ohne Erlaubniß des Schiffers, oder desjenigen, der in ſeiner Abweſenheit oder Krankheit das Commando führt, auch nicht in den Häfen, ſich von Bord entfernen, noch des Nachts außerhalb des Schiffes aufhalten. Eben ſo verſprechen ſie, ſich nicht zu betrinken, ſich nicht zu ſchlagen, und keine Zänkereien im Schiffe oder am Lande anzurichten, auch keinem Fremden, ohne Erlaubniß des Schiffers, den Zutritt zu dem Schiffe zu geſtatten, bei Vermeidung der nach der Schiffs-Diſciplin ſtattfindenden oder ſonſt eintretenden geſetzlichen Ahndung.

§. 6.

Beſonders verpflichten ſich die Schiffsleute, ſich mit keiner Contrebande oder verbotswidrigen Waaren abzugeben, und keinen Brandwein, Taback

aber nicht mehr, als nach des Schiffers Ermeſſen zum eigenen Bedarfe erforderlich iſt, in das Schiff einzubringen, oder in ſelbigem zu verhehlen, auch ſich jedes Handels irgend einer Art zu enthalten. Derjenige Schiffsmann, welcher durch Einbringung von Waaren und Brandwein in das Schiff, der Rhederei Schaden zufügt, bleibt derſelben zum Schadens-Erſatze verhaftet und unterliegt den geſetzlichen Strafen. Selbſt für den Fall aber, wenn durch dieſes verbotswidrige Einbringen von Waaren und Brandwein in das Schiff, die Rhederei oder das Schiff kein Schaden trifft, unterwirft ſich dennoch derjenige Schiffsmann, welcher ſich dies zu Schulden kommen laſſen, dem Verluſte einer einmonatlichen Heuer zu Gunſten der See-Armenkaſſe.

§. 7.

Sollte das Schiff, während der Reiſen, oder an dem Beſtimmungsorte, es ſei in welchem Hafen es überhaupt wolle, überwintern, ſo iſt die Schiffsmannſchaft verbunden, ſich mit der Hälfte der in dieſem Contracte ſtipulirten Heuer zu begnügen, und dafür im Dienſte zu bleiben. Die Winterlage nimmt ihren Anfang, wenn der Capitain das Schiff, die Ladung werde gelöſcht oder nicht, abtakeln, oder doch alle Segel abnehmen läßt; und ſie endet, ſobald das Schiff zur neuen Fahrt in Stand geſetzt wird.

Dieſe Zeitpunkte muß der Schiffer in Gegenwart der verſammelten Schiffsbeſatzung in das Schiffs-Journal und auf der Muſterrolle unter ſeiner und derjenigen Schiffsleute Unterſchrift, die zu einem See-Rathe gehören, eintragen und vermerken, widrigenfalls, bei mangelnden desfalſigen Beweiſen, die Angaben der Schiffsleute gegen den Schiffer zeugen ſollen.

Sollten über die Nothwendigkeit des Anfangs oder der Dauer der Winterlage die Schiffsleute mit dem Schiffer nicht einverſtanden ſein, ſo iſt hierüber von dem letzteren, im Auslande, ein Atteſt des in dem Hafen angeſtellten Preußiſchen Conſuls, oder Falls daſelbſt keiner vorhanden wäre, ein Atteſt der Orts-Obrigkeit, im Inlande aber ein ſolches von der competenten Gerichtsbehörde in beweiſender Form zu extrahiren, welches zur Entſcheiduug dient.

Während der Winterlage ſind jedoch die Schiffsleute verpflichtet, ſowohl an der Takelage zu arbeiten, als auch ſonſt alle Dienſte zu leiſten, welche der Schiffer oder ſein Stellvertreter im Schiffs-Dienſte fordern.

§. 8.

Iſt jedoch die Winterlage eine Folge erlittener Haverei-Schäden, derer wegen der Schiffer einen Nothhafen, um die Haverei-Schäden herzuſtellen, hat ſuchen müſſen, und tritt in dieſem die Nothwendigkeit einer Winterlage ein, ſo erhalten die Schiffsleute, zugleich für ihre Arbeiten bei der Herſtellung der Haverei-Schäden, die volle ſtipulirte Heuer; wogegen, wenn der Schiffer, nur um einer Haverei zu entgehen, und ohne daß das Schiff ſie erlitten, einen Nothhafen gewählt hat und in dieſem eine Ueberwinterung eintritt, es bei der halben Heuer nach §. 7. verbleibt.

§. 9.

Sollte irgend einer der Schiffsleute im In- oder Auslande von dem Schiffe entweichen, ſo bleibt nicht nur der Schiffer geſetzlich berechtigt, alle und jede Mittel zur Habhaftwerdung deſſelben anzuwenden, denſelben zur

Fortſetzung des Schiffsdienſtes anzuhalten, und auf deſſen Beſtrafung bei Ankunft des Schiffes in dem nächſten Preußiſchen Hafen anzutragen, wenn die Beſtrafung an dem Orte der Entweichung nicht erfolgt ſein ſollte, ſondern es iſt auch von den Schiffsleuten mit dem Schiffer noch beſonders verabredet, daß, in einem ſolchen Falle, der entweichende oder aus dem Schiffsdienſte tretende und deſſen Fortſetzung verweigernde Schiffsmann außer dem Verluſte ſeiner ganzen rückſtändigen Heuer, eine Conventional-Strafe von Thlr., zu Gunſten des Schiffs, verwirkt haben ſoll, und es berechtigen die Schiffsleute den Schiffer hiedurch ausdrücklich, im zutreffenden Falle, dieſe Conventional-Strafe von Thlr. vor allen und jeden in- und ausländiſchen Gerichten gegen ſie geltend zu machen, für welche ſie ſich mit ihrem Vermögen und ihrer Perſon, jeder einzeln für ſich, hiedurch verpflichten, und erklären ſie deshalb auch den Schiffer, in einem ſolchen Falle, für befugt, ſogleich ihre perſönliche Verhaftung, zur Sicherung der Conventional-Strafe, nachzuſuchen.

Uebrigens ſoll eine Abweſenheit von 24 Stunden ohne Erlaubniß für eine Entweichung angeſehen werden, und die in dieſem §. verabredete Conventional-Strafe nach ſich ziehen.

§. 10.

Sollten die Schiffsleute in einem auswärtigen, oder einem anderen vaterländiſchen Hafen als dem, wo dieſer Vertrag geſchloſſen worden, in Veranlaſſung des Schiffers oder der Rhederei, entlaſſen werden, ſo müſſen ſie, nebſt ihren Effecten, entweder frei nach dem Heuerplatze zurückbefördert oder es muß ihnen ein der Entfernung angemeſſenes Reiſegeld ausgezahlt werden. Dies tritt auch in allen den Fällen ein, wo es ſonſt, nach den Landes-Geſetzen, dem Schiffer oder der Rhederei obliegt, für die Rückreiſe der Schiffsbeſatzung nach dem Orte des Abſchluſſes des Heuer-Contracts zu ſorgen.

Im Falle die Contrahenten über die Höhe des Reiſegeldes ſich alsdann nicht ſollten einigen können, ſoll ſolches, im Auslande durch den in dem Entlaſſungshafen angeſtellten Preußiſchen Conſul, oder wenn ein ſolcher daſelbſt, oder in deſſen Nähe nicht angeſetzt, von der Ortsobrigkeit; im Inlande aber, durch das competente Gericht feſtgeſtellt werden. Dieſe Behörden werden hiebei, neben den Transport-Koſten für die Effekten der Schiffsmannſchaft, zugleich auf die Entfernung und die nöthigen Koſten zum Unterhalt der entlaſſenen Schiffsleute bis zum Heuerplatze Rückſicht nehmen, und das Reiſegeld hienach für die Meilenzahl beſtimmen.

§. 11.

Der Schiffer, oder deſſen Stellvertreter iſt verpflichtet, die Muſterrolle und den Heuer-Contract dem verſammelten Schiffsvolke vor der Abreiſe, demnächſt wenigſtens einmal während der Reiſe, und jedenfalls gleich nach der Ankunft des Schiffes in einem Hafen, vorzuleſen.

§. 12.

Der Schiffer iſt, bei der Entlaſſung eines jeden Schiffsmannes, gehalten, demſelben unaufgefordert und unentgeltlich einen Losſchein zu geben, worin er Namen, Alter und Geburtsort des Schiffsmannes, die Dauer ſei-

nes Dienſtes, den Grund der Entlaſſung und das Betragen während der Dienſtzeit, der Wahrheit getreu, anzugeben hat.

§. 13.

In Allem übrigen, obgleich es hier nicht benannt iſt, unterwerfen der Schiffer und ſeine Schiffsleute ſich den Seerechten, Landes-Ordnungen, Gewohnheiten und Gebräuchen der Schiffahrt, nach denen ſolches regulirt werden ſoll.

§. 14.

Die Koſten dieſes Vertrages und des dazu erforderlichen Stempel-Papiers übernimmt der Schiffer allein zu berichtigen.

Urkundlich iſt dieſe Muſter-Rolle und Heuer-Contract von dem Schiffer und ſeinen Schiffsleuten eigenhändig unterzeichnet und vollzogen worden.

den

Mäkler iſt
Das Schiff iſt groß Laſten.

---

§. VI.

Verfahren des Conſuls bei Todesfällen Preußiſcher Unterthanen.

Bei dem Todesfall eines in dem Conſulats-Bezirk befindlichen Preußiſchen Unterthanen hat der Conſul, wenn die Erben abweſend ſind, und dort keinen Bevollmächtigten haben, ſich der Nachlaſſenſchaft anzunehmen, und, inſoweit er nach der dortigen Verfaſſung bei der den Gerichten des Orts zuſtehenden Aufzeichnung, Verwaltung und Regulirung des Nachlaſſes concurriren kann, ſolches zum Beſten beſonders der in Unſern Staaten wohnhaften Erben zu thun, auf jeden Fall aber dafür zu ſorgen, daß dieſen eine beglaubte Abſchrift von dem aufgenommenen Inventario und dem etwa vorhandenen letzten Willen übermacht werde, und die Erbſchaft ſelbſt ohne Vorenthaltung und Verkürzung zufließe.

Iſt auf einem dort hinkommenden Preußiſchen Schiff während der Reiſe Jemand von der Schiffsbeſatzung verunglückt oder geſtorben, und über ſeinen Nachlaß, wie es das Seerecht erfordert, von dem Schiffer mit Zuziehung der übrigen Mannſchaft ein Inventarium angefertigt worden, ſo hat der Conſul ſich ſolches vorzeigen zu laſſen, auch erforderlichen Falls dieſe Perſonen über

etwa vorgefallene beſondere Umſtände bei dem Todesfall zum Protocoll zu vernehmen und ſolches den Schiffspapieren beizufügen. Weitere Verfügungen gehören vor die Preußiſchen Obrigkeiten nach Rückkunft des Schiffes.

Bemerkung.

Hiernach iſt den Königlichen Conſular-Beamten nicht zur Dienſtpflicht gemacht, den Nachlaß eines Preußiſchen Unterthans in ſeinen Gewahrſam zu nehmen. Er würde ſich durch eine ſolche nicht in ſeiner Amtsbefugniß liegende Maaßregel den Intereſſenten verantwortlich machen.

---

§. VII.

Verfahren der Conſuls bei deſertirten und verarmten Seeleuten.

Sollte auch während der Anweſenheit des Schiffes einer oder mehrere von den darauf befindlichen Matroſen deſertiren: ſo muß der Conſul dem Schiffer, um ihrer wieder habhaft zu werden, behülflich ſein, auch, wenn die Entlaufenen irgendwo vorenthalten würden, ſie gehörigen Orts reclamiren, und falls das Schiff unterdeſſen ſchon abgeſegelt wäre, für ihre Rückkunft, wo möglich mit einem andern Preußiſchen Schiff, oder auf ſonſtige ſichere Art ſorgen.

Auch wird derſelbe verarmten und verlaſſenen Preußiſchen Seeleuten, damit ſie in ihr Vaterland zurückgeſchafft werden können, ſo weit es thunlich iſt, aus der Armen-Kaſſe des Orts, inſonderheit wo etwa dergleichen Kaſſen für kranke und bedürftige Matroſen vorhanden ſein möchten, zur Unterſtützung beförderlich ſein, und zwar vorzüglich alsdann, wenn jene Seeleute nicht ein Preußiſches Schiff verlaſſen, auf fremden Schiffen Dienſte genommen haben, und von denſelben in dürftigem Zuſtande abgekommen ſind.

Bemerkungen.

1) In Bezug auf die Verpflichtung der Königlichen Conſular-Beamten, ſich hilfsbedürftiger Seeleute mit Rath und That anzunehmen, und namentlich auch in Strandungsfällen für die Heimſendung der Schiffbrüchigen Sorge zu tragen, iſt das Nähere beſtimmt worden durch die drei Circularverfügungen vom 30ten Januar 1815, 23ſten Auguſt 1816 und 24ſten April 1834, welche nebſt der hierher gehörigen Allerhöchſten Verordnung vom 5ten October 1833 (Geſetz-Sammlung S. 122 sqq.), betreffend die entſprechende Verpflichtung der dieſſeitigen Schiffer zur Mitnahme verunglückter Seeleute, in den Beilagen Nr. 12. 13. 14. und 15. angefügt ſind.

2) Die den Königlichen Conſular-Beamten zur Pflicht gemachte Beſchränkung der Verabreichung von Geld-Unterſtützungen auf ſolche Seefahrer, welche ſich als Preußiſche Unterthanen auszuweiſen im Stande ſind, bezieht ſich auch auf den Fall, wo ſich auf einem verunglückten Preußiſchen Schiffe fremde Unterthanen in Dienſt befanden, indem dieſelben der Fürſorge des Conſuls ihrer Nation oder der Ortsbehörde zu überlaſſen ſind.

Stand ein Preußiſcher hilfsbedürftig gewordener Seefahrer zuletzt in fremden Schiffsdienſten, ſo iſt ihm auf den geführten Nachweis des Fortbeſtehens ſeiner dieſſeitigen Unterthanſchaft, wozu aber das Berufen auf die Herkunft für ſich allein nicht genügt, eine Unterſtützung von den Königlichen Conſulaten reglementsmäßig nicht zu verweigern. Es iſt nur in Bezug auf die Zurückſendung eines ſolchen Seemannes zu berückſichtigen, daß die dieſſeitigen Schiffer die Mitnahme deſſelben, ſofern nicht ſein Eintritt in fremde Dienſte ein bloßer Nothſtand war, nach §. 1. der Verordnung vom 5ten November 1833 verweigern können, wo dann nach Anleitung des §. 10. der Circular-Verfugung vom 24ſten April 1834 zu verfahren ſein würde.

Das Verheuern auf fremde Schiffe iſt in Preußen, nach Lage der Geſetzgebung, an ſich nicht für unerlaubt zu erachten, und dürfen daher die Königlichen Conſular-Beamten einem dieſſeitigen Seemann, welcher von ſeinem bisherigen Capitain entlaſſen worden, nicht hinderlich ſein, auf Schiffe einer andern Nation in Dienſt zu gehen. Nur wenn er in Bezug auf die Verpflichtung zum Militairdienſte nicht frei iſt, würde ſeinem Verheuern auf fremde Schiffe von Seiten der Königlichen Conſulate wenigſtens kein Vorſchub zu leiſten ſein.

3) Solche dieſſeitige Seeleute, welche ſich das Vergehen der Deſertion zu Schulden kommen ließen, können, in dem Fall der Noth, unter Umſtänden zwar für das augenblickliche Bedürfniß mit einem kleinen Almoſen aus Conſulats-Mitteln unterſtützt werden, wie ſolches in der Circular-Verfügung vom 30ſten Januar 1815 vorbehalten iſt. Es iſt ihnen aber unmittelbar zu dem Zwecke der Rückkehr in die Heimath, wenn ſie nicht von ihrem bisherigen Capitain gegen Uebernahme der Koſten reclamirt werden, ohne beſondere Autoriſation des Miniſteriums keine weitere, mit Koſten verknüpfte conſulariſche Unterſtützung zu gewähren, indem im Allgemeinen auf die Wiedererlangung eines deſertirten Seemannes, ſelbſt bei vorhandener Militairpflichtigkeit deſſelben, kein ſolcher Werth zu legen iſt, daß Veranlaſſung wäre, deshalb der Staats-Kaſſe Unkoſten zu verurſachen. Das Nähere hierüber ergiebt ſich aus den in der Beilage Nr. 16. abgedruckten Beſtimmungen, welche einer unterm 6ten Januar 1837 ergangenen Verfügung entlehnt ſind, von deren Inhalt ſeitdem ſämmtlichen Königlichen Conſulaten Behufs der Nachachtung Mittheilung gemacht worden iſt.

Iſt der Capitain einen entwichenen Seemann, den er reclamirt hat, wieder an Bord zu nehmen verhindert oder nicht Willens, ſo wird der Conſular-Beamte für den Fall, daß ihm die Zurückſendung deſſelben zur Laſt bleibt, Behufs der Vermeidung möglicher Schwierigkeiten gut thun, ſich von dem Capitain die Erſtattung der Koſten ſchriftlich verſichern zu laſſen.

4) Die conſulariſche Sorge für die Heimſchaffung verunglückter Seeleute verpflichtet nicht zur Berichtigung von Schulden, welche mit dem Unglücksfalle an ſich in keinem nothwendigen Zuſammenhange ſtehen, ſelbſt wenn die Verhaftung des Seefahrers und mithin eine Verzögerung in der Zurückſendung deſſelben die Folge ſein ſollte.

5) Bei der, durch den Conſular-Beamten zu bewirkenden Zurückſchaffung verunglückter Seeleute iſt den angegebenen Beſtimmungen zufolge im Allgemeinen der Satz von 10 Sgr. pro Kopf als Maßſtab der täglichen Unterhaltungs-Koſten zu betrachten. Dieſer Satz iſt in der Verordnung vom 5ten October 1833 §. 6. ausdrücklich als das Maximum der Entſchädigung vorgeſchrieben, welche ein Schiffer für die Aufnahme, Ueberfahrt und Beköſtigung der von ihm zu transportirenden Leute anderer Schiffe, außer den Dienſtleiſtungen, pro Mann und Tag ſoll in Anſpruch nehmen können. In

Uebereinſtimmung hiermit hat die Circular-Verfügung vom 24ſten April 1834 §. 7. feſtgeſetzt, daß bei Landtransporten in der Regel der Satz von 2½ Sgr. pro Mann und Meile nicht überſchritten werden dürfe. Dieſe Meilengelder gewähren nämlich dem Mann pro Tag ebenfalls 10 Sgr., da bei Fuß-Reiſen, welche dabei ausſchließlich in Ausſicht genommen ſind, gewöhnlich nicht mehr als 4 Meilen im Durchſchnitt täglich zurückzulegen ſind. Demgemäß iſt in derſelben Circular-Verfügung auch das, an den Raſttagen bei Fußreiſen zu zahlende Aversum, welches an die Stelle der Meilengelder tritt, auf Höhe von 10 Sgr. pro Kopf und Tag berechnet. Soll der Landtransport ausnahmsweiſe per Fuhre erfolgen, ſei es, daß körperliche Leiden der heimkehrenden Leute eine ſolche Erleichterung nöthig machen, oder weil nach den Local-Verhältniſſen auf keine Erſparung von Koſten bei der Fußreiſe zu rechnen ſein würde; ſo bleibt der Betrag der Unterſtützung dem umſichtigen Ermeſſen des Conſular-Beamten überlaſſen. Die Effecten eines verunglückten Seemannes müſſen, inſoweit es überhaupt nöthig iſt, auf deren Transport Bedacht zu nehmen, wenn er dieſelben nicht bei ſich tragen kann, durch Schiffs- oder Fracht-Gelegenheit, wie der Transport am wohlfeilſten zu ſtehen kommt, befördert werden.

Damit bei Landtransporten die fremden Behörden erſehen können, daß es dem heimkehrenden Seemanne an den nöthigen Geldmitteln zur Erreichung der Königlichen Staaten nicht fehle, iſt von den Königlichen Conſular-Beamten auf dem Paß deſſelben der Betrag der ihm gewährten dieſſeitigen Conſulats-Unterſtützung, die immer nur bis zur nächſten Preußiſchen Grenze zu berechnen iſt, genau anzugeben.

(Beilagen.)

Nr. 12.

Circulare
an ſämmtliche Königlich Preußiſche Conſuln.

Vom 30ſten Januar 1815.

Das Preußiſche Conſulat-Reglement vom 18ten September 1796 §. III. Lit. A. und §. VII. legt den Königlich Preußiſchen Conſuln ausdrücklich die Pflicht auf, ſich bei Unglücksfällen der Preußiſchen Schiffer und Matroſen, imgleichen der verlaſſenen und verarmten Preußiſchen Matroſen

anzunehmen, und ihre Rückkehr in die Heimath auch durch Vorschüsse zu bewirken.

Wie bei dergleichen Auslagen und deren Wiedereinziehung verfahren werden soll, ist zwar bereits in den Circular-Verfügungen vom 19ten August 1797, 28sten December 1799 und 12ten Februar 1800, imgleichen in verschiedenen einzelnen Verfügungen vorgeschrieben.

Da aber nach den bisherigen Erfahrungen, durch diese Verfügungen, der Zweck, die bei jenen Auslagen und deren Wiedereinziehung statt gefundenen Inconvenienzen abzustellen, nicht vollständig erreicht worden ist; so wollen wir, um dieses zu bewirken, und um zugleich die Königlichen Consuln der Weitläuftigkeit zu überheben, welche ihnen die Wiedereinziehung ihrer Auslagen von den Rhedern verursacht, hiermit folgende anderweite und nähere Instruction für die Königlich Preußischen Consuln ertheilen.

In nachstehenden sechs Fällen ist es unbedenklich, daß die Königlichen Consuln den Preußischen Matrosen die nöthige Unterstützung Behufs ihrer Rückreise in die Heimath oder zur Bestreitung der Kur- und Unterhaltungskosten während der Krankheit eines Matrosen verabreichen können:

1) wenn ein Matrose ohne rechtlichen Grund während der Contracts-Zeit entlassen worden ist;
2) wenn derselbe durch einen im Schiffsdienst, ohne seine Schuld, sich ereigneten Zufall hat abgedankt werden müssen, oder durch eine im Schiffsdienst erhaltene Beschädigung erkrankt ist;
3) wenn das Schiff durch höhere Macht, oder unvermuthete Kriegs- oder Räubergefahr, oder durch einen auf das Schiff gelegten Beschlag in See zu gehen verhindert worden, und der Schiffsmann nicht an dem Orte des beabsichtigten Ausgehens des Schiffes gedungen, sondern von anderwärts her verschrieben worden ist;
4) wenn die Reise, zu der die Schiffsleute gedungen worden sind, nach der Disposition der Rheder, oder durch einen bloßen Zufall abgebrochen worden ist;
5) wenn das Schiff vom Feinde oder Räubern genommen worden, oder sonst durch Zufall verloren gegangen ist;
6) wenn der Schiffsmann zwar nicht im Dienste, jedoch ohne seine Schuld, durch einen Zufall beschädiget, oder zum Dienst unfähig gemacht worden ist.

In folgenden Fällen, nämlich:

1) wenn der Schiffsmann auf der Reise zum Dienst untüchtig befunden worden, oder sich selbst untüchtig gemacht hat, oder mit einer venerischen Krankheit behaftet ist;
2) wenn er durch eigne Schuld erkrankt ist, oder durch eigne Schuld sich beschädiget hat;
3) wenn er den Dienst eigenmächtig verlassen hat, und ihn der Schiffer nicht zurückhaben will,

sind zwar die Matrosen verpflichtet, für ihre Rückreise ins Vaterland selbst zu sorgen. Doch in jenen ersten beiden Fällen können ihnen die König-

lichen Conſuln ebenfalls die nöthige Unterſtützung verabreichen, in dem dritten Falle aber, wird es auf die Umſtände ankommen, und bleibt es der Beurtheilung der Königlichen Conſuln überlaſſen: ob der Matroſe, welcher den Dienſt eigenmächtigerweiſe verlaſſen hat, und welchen der Schiffer nicht zurückhaben will, eine Unterſtützung verdiene oder nicht.

Ueber dergleichen von den Königlichen Conſuln geſchehene Auslagen haben dieſelben ihre Rechnungen viertel- oder halbjährig bei dem unterzeichneten Miniſterio einzureichen, worauf ſie ſodann ungeſäumt den Betrag wiedererſtattet erhalten ſollen.

Damit indeſſen die Vorſchüſſe hierauf von den dazu verpflichteten Rhedern wieder eingezogen werden können, iſt es nöthig, daß die Königlichen Conſuln bei ihren Rechnungen den Namen und Wohnort des Matroſen oder Schiffsmannes, den Namen des Schiffes, des Schiffers und des Rheders beifügen, und alle Umſtände anführen, welche ſie zu der geleiſteten Unterſtützung veranlaßt haben.

Dies gilt auch in Anſehung der Koſten, welche die Königlichen Conſuln für Preußiſche Matroſen in den zuletzt gedachten drei Fällen vorſchießen, und welche die Königliche Caſſe trägt, wenn der Matroſe, für den ſie gemacht ſind, zu arm iſt, als daß ſie von ihm wieder eingezogen werden könnten.

Die Königlichen Conſuln haben ſich daher vor allen Dingen davon zu überzeugen, daß die bei ihnen Hülfe ſuchenden Schiffsleute Preußiſche Unterthanen ſind. In den meiſten Fällen werden ſie ſich durch die am Bord des Schiffes befindliche Muſterrolle, in welche künftig auch der Name des Rheders eingetragen werden ſoll, und durch ein beſonderes jedem Matroſen zu ertheilendes Certificat, welches ſeinen Namen, ſeinen Geburtsort, den Namen des Schiffes, Schiffers, und des Rheders, ſo wie das vollſtändige Signalement des Matroſen enthalten ſoll, davon überzeugen können. Da überdem jedesmal bei der Muſterung des Schiffsvolkes der Matroſen, der Name des Rheders vorgeleſen werden ſoll, ſo werden die Königlichen Conſuln auch in dem Falle, daß die ſämmtlichen Papiere verloren gegangen, doch durch Vernehmung der Matroſen im Stande ſein, ſich die nöthigen Nachrichten zu verſchaffen.

Es werden freilich dennoch Fälle vorkommen, wo auch keine Vernehmung der Matroſen ſtatt finden kann, und in dieſen Fällen bleibt es alsdann den Königlichen Conſuln überlaſſen, ſich von der Nationalität der Hülfe ſuchenden Matroſen ſo gut wie möglich zu überzeugen.

Uebrigens verſteht es ſich von ſelbſt, daß die Königlichen Conſuln bei Unterſtützung der Matroſen Sparſamkeit zu beobachten haben und daher

1) kranke Matroſen in gute öffentliche Krankenanſtalten, wo dergleichen vorhanden ſind, unterzubringen ſuchen müſſen, und
2) bei ihrer Rückkehr ins Vaterland, ſie wo möglich auf ein Preußiſches Schiff zu verdingen haben, um für ſie freie Reiſe und freie Koſt zu erlangen.

Wir erwarten von dem Dienſteifer der Königlich Preußiſchen Conſuln, daß ſie nach dieſer Inſtruction pünktlich nnd pflichtmäßig verfahren werden.

Berlin, den 30ſten Januar 1815.

Miniſterium der auswärtigen Angelegenheiten;
Zweite Section.
v. Raumer.

Nr. 13.

Circulare
an ſämmtliche Königlich Preußiſche Conſuln.
Vom 23ſten Auguſt 1816.

In der Inſtruktion für die Königlich Preußiſchen Conſuln vom 30ſten Januar v. J., wegen Unterſtützung der hülfsbedürftigen Preußiſchen Matroſen, iſt unter andern für die Fälle, wo die Matroſen außer Stande ſind, ſich durch Papiere als Preußiſche Unterthanen zu legitimiren, vorgeſchrieben, daß die Königlichen Conſuln durch Vernehmung der Matroſen und auf irgend einem andern Wege, ſo gut wie möglich, ſich von der Nationalität derſelben zu überzeugen haben.

Die bisherige Erfahrung hat gezeigt, daß dergleichen Fälle, wo die Hülfe ſuchenden Matroſen nur durch mündliche Ausſagen ſich legitimiren können, oft vorkommen, daß aber in mehrern dieſer Fälle die Ausſagen falſch geweſen ſind, und daher die Individuen ſich blos darum für Preußiſche Unterthanen ausgegeben haben, um Unterſtützungen von den Königlichen Conſuln zu erhalten.

Die Summen, welche zu dergleichen Unterſtützungen jährlich verwendet werden, ſind im Ganzen bedeutend, und die Fälle, wo die Vorſchüſſe von den einzelnen Empfängern wieder einzuziehen ſein würden, kommen häufiger vor als die, wo die Rheder eine Verbindlichkeit haben, für die Rückreiſe und den Unterhalt der bei den Conſuln Hülfe ſuchenden Matroſen zu ſorgen.

Die Wiedereinziehung der Vorſchüſſe von den einzelnen Empfängern hat jedoch bisher nur in den wenigſten Fällen ſtatt finden können, theils wegen der Armuth der Empfänger, großentheils aber, weil die Empfänger nicht in die angegebenen Orte zurückgekehrt ſind, auch nicht haben ausgemittelt werden können.

Unter dieſen Umſtänden iſt es zum Beſten der Königlichen Kaſſe nothwendig, in Anſehung derjenigen Individuen, welche nur durch Ausſagen ſich als Preußiſche Unterthanen legitimiren oder ihren Wohnort in den Preußiſchen Staaten nicht gehörig nachweiſen können, künftig die Vorſicht anwenden zu laſſen, daß ſie nach empfangenen Vorſchüſſen gezwungen ſein müſſen, ſich nach einem beſtimmten Preußiſchen Hafen oder Landort zu begeben, damit dort die nähere Ausmittelung ihrer Angaben und ihrer Verhältniſſe veranlaßt, und nach Beſchaffenheit der Umſtände, gegen ſie verfahren werden könne.

Die Königlichen Consuln werden daher hiermit angewiesen, in Ansehung derjenigen solcher Individuen, welche mit einer Schiffsgelegenheit nach einem Preußischen Hafen zurückgebracht werden sollen, künftig jedesmal die betreffende Behörde ihres Consulat-Bezirks zu requiriren, sie bis zu ihrer Einschiffung unter polizeilicher Aufsicht halten zu lassen, damit sie nicht entweichen können. Außerdem haben die Königlichen Consuln in den Pässen, welche sie ihnen ertheilen, die Polizei-Behörden des Hafens, wohin das Schiff bestimmt ist, zu ersuchen, wegen näherer Ausmittelung ihrer Verhältnisse in ihren angegebenen Wohnorten, das Erforderliche zu veranlassen.

In den Fällen indeß, wo in Ermangelung einer Schiffsgelegenheit, oder wegen anderer Umstände, solche Personen die Rückreise in ihre Heimath zu Lande unternehmen müssen, haben die Königlichen Consuln in dem Paß die Reiseroute vorzuzeichnen und ausdrücklich zu bemerken, daß derselbe nur für diese Route gültig sei, und Abweichungen davon einen Verdacht gegen den Inhaber begründen. Letzterer wird hierdurch bei gehöriger Aufmerksamkeit der visirenden Polizei-Behörden genöthigt sein, den graden Weg in seine Heimath zu nehmen, und durch diesen Zwang, nach einem bestimmten Preußischen Ort zu reisen, wird sich der doppelte Zweck erreichen lassen, erstens: daß diejenigen, welche sich fälschlich für Preußische Unterthanen ausgegeben haben, leichter entdeckt und zur Bestrafung gezogen, und zweitens: diejenigen, welche in ihrer Heimath in solchen Vermögens-Umständen sich befinden, die ihnen gestatten, die von den Königlichen Consuln empfangenen Vorschüsse zurückzuzahlen, zur Erstattung derselben angehalten werden können.

Berlin, den 23sten August 1816.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten;
Dritte Section.
von Jordan.

Nr. 14.

Circulare
an sämmtliche Königlich Preußische Consuln.

Den Königlichen General-Consuln, Consuln und Vice-Consuln wird hiebei die von Seiner Majestät dem Könige unter dem 5ten October v. J. erlassene Verordnung, betreffend die Verpflichtung der Preußischen Seeschiffer zur Mitnahme verunglückter vaterländischer Schiffsmänner, zur Nachachtung mitgetheilt, und in Beziehung darauf noch Folgendes eröffnet:

1. Das Consulat-Reglement legt den Consuln die Verpflichtung auf, nicht bloß den Mannschaften gestrandeter Preußischer Schiffe, sondern auch sonst verarmten und verlassenen Preußischen Seeleuten, vorzüglich alsdann, wenn letztere nicht ein Preußisches Schiff verlassen und auf fremden Schiffen Dienste genommen hatten und von diesen in dürftigem Zustande abgekommen sind, möglichst die Rückkehr in ihr Vaterland zu vermitteln, und

auch entlaufene Matroſen, wenn das Schiff, von welchem ſie entlaufen, ſchon abgeſegelt iſt, wo möglich auf ſichere Art in ihre Heimath zurückzuſenden. Die Schwierigkeiten, welche die Conſuln hiebei öfters gefunden haben, ſind Veranlaſſung geweſen, zur Beförderung der Zurückſchaffung verunglückter Matroſen gewiſſe Fälle, in welchen den Preußiſchen Schiffs-Capitains die unweigerliche Mitnahme ſolcher Seeleute mit Billigkeit zugemuthet werden konnte, geſetzlich feſtzuſtellen, und dafür eine Verpflichtung der Schiffer auszuſprechen.

2. Dieſe Verpflichtung tritt nach §. 1. der Verordnung hinſichtlich derjenigen Schiffsmänner ein, welche Preußiſche Unterthanen ſind, zuletzt auf einem Preußiſchen Schiffe gedient haben, und in Folge von Strandungen oder Schiffbrüchen, von Aufbringung durch feindliche Kaper oder Seeräuber, oder aus anderer Veranlaſſung ſich in einem hülfloſen Zuſtande befinden. Unter den hier bezeichneten anderen Veranlaſſungen eines hülfloſen Zuſtandes iſt beſonders zu verſtehen, wenn Schiffsleute wegen eines Zufalls, welcher das Schiff betroffen hat, oder wegen Untüchtigkeit, Krankheit oder körperlicher Beſchädigung haben verabſchiedet oder zurückgelaſſen werden müſſen, imgleichen wenn ein Schiffer es ſich etwa hätte zu Schulden kommen laſſen, einen Schiffsmann ohne rechtlichen Grund zu entlaſſen.

3. Es verſteht ſich, daß die Bedingung, zuletzt auf einem Preußiſchen Schiffe gedient zu haben, auf ſolche Schiffsleute nicht Anwendung findet, welche in dem Nothſtande, worin ſie zur Zeit ihres Dienſtes auf einem vaterländiſchen Schiffe in entfernten Gegenden durch Schiffbruch oder Zurücklaſſung gerathen ſind, nur ihres ehrlichen Unterhalts wegen, und um ſich ihrem Vaterlande wieder zu nähern, einſtweilen auf einem fremden Schiffe Dienſt genommen haben.

4. Ausgetretene Schiffsleute, welche der Schiffer, ſeiner geſetzlichen Befugniß zufolge, nicht wieder annehmen will, ingleichen ſolche Deſerteurs, welche erſt nach Abgang des Schiffes aufgefunden und von den Behörden zur Dispoſition des Conſuls geſtellt werden, dürfen eben ſo wenig, wie die im §. 3. der Verordnung erwähnten Individuen, welche als Verbrecher nach ihrer Heimath zu transportiren ſind, einem Preußiſchen Schiffsführer wider deſſen Willen zur Mitnahme überwieſen werden. Ueberhaupt aber ſind, da die Verordnung in dem Zwecke beruhet, im Intereſſe des Staats für die Conſervation rechtlicher Preußiſcher Schiffsleute zu ſorgen, und zugleich letzteren eine Wohlthat zu erweiſen, in allen ſolchen Fällen, wo nicht eine unzweifelhafte Verpflichtung der Rheder beſtehet die Koſten der Zurückſchaffung der Matroſen zu tragen, diejenigen Individuen von dieſer Wohlthat auszuſchließen, in Anſehung derer es dem Conſul zuverläſſig bekannt iſt, daß ſie derſelben unwürdig ſind.

5. Ueber die Angaben der die Zurückſendung nachſuchenden Schiffsleute haben die Conſuln ein Protokoll aufzunehmen, und darin beſonders auch dasjenige zu vermerken, woraus ſie nach Anleitung der Circular-Verfügung vom 30ſten Januar 1815 die Ueberzeugung entnommen haben, daß die ihre Hülfe in Anſpruch nehmenden Schiffsleute wirklich Preußiſche Unthanen ſind.

6. In der schriftlichen Anweisung zur Aufnahme, welche den Schiffern (§§. 2. und 5. der Verordnung) zuzustellen ist, haben die Consuln anzugeben:

1) Vor- und Zuname, Alter und Geburtsort der aufzunehmenden Schiffsmänner;
2) das Preußische Schiff und dessen Führer, mit welchem, ingleichen den Preußischen Hafen, aus welchem die Aufzunehmenden zuletzt in See gegangen sind;
3) die Veranlassung der Hülflosigkeit.

Von der erfolgten Aufnahme und der deshalb mit dem Schiffer getroffenen Verabredung ist ohne Zeitverlust, unter Einreichung des oben (Nr. 5.) gedachten Protokolls, eines Personen-Verzeichnisses der Aufgenommenen und Angabe der dem Schiffer etwa gezahlten Vorschüsse, dem unterzeichneten Ministerio Anzeige zu erstatten, damit die Behörden wegen prompter Auszahlung der dem Schiffer gebührenden Transport- und Verpflegungs-Kosten, so wie wegen Wiedereinziehung derselben von den etwa dazu verpflichteten Rhedern, mit der erforderlichen Anweisung versehen werden können.

7. Diejenigen Consuln in einem näher belegenen fremden Hafen, an welche, in Ermangelung einer Gelegenheit zur unmittelbaren Rücksendung nach einem Preußischen Hafen, von einem entfernteren Consul Preußische Schiffsleute mit Schiffsgelegenheit überwiesen worden sind, haben in solchen Fällen gegen Aushändigung der Annahme-Ordre, auf welcher der Schiffer über den Empfang der ihm von dem Consul im Absendungshafen zugesicherten Entschädigung zu quittiren hat, ingleichen einer Bescheinigung der Schiffsleute über die ihnen gereichte Beköstigung, dem Schiffer jene Entschädigung vorschußweise auszuzahlen, und demnächst für die weitere Rückkehr der Schiffsleute nach deren Heimath Sorge zu tragen. Ist hiezu eine Schiffsgelegenheit vorhanden, so ist dabei nach den Bestimmungen der Verordnung von ihnen weiter zu verfahren; muß aber die Rückkehr zu Lande erfolgen, so haben die Consuln die Schiffsleute mit einem Passe nach ihrer Heimath zu versehen, worin eine bestimmte Reiseroute, von welcher ohne dringende Veranlassung nicht abgewichen werden darf, vorzuschreiben ist, die Unterhaltungskosten, welche den zu Lande heimkehrenden Matrosen von den Consuln vorgeschossen werden, dürfen in der Regel den Betrag von 2½ Sgr. für die Meile, und 10 Sgr. für den Tag, an welchem die Schiffsleute sich unumgänglich in Hafenplätzen oder Städten aufhalten müssen, nicht überschreiten. Von demjenigen, was in dem hier gedachten Falle ein Consul gethan und anzuordnen sich veranlaßt gefunden hat, ist von demselben sofort, unter Beifügung der in Empfang genommenen Annahme-Ordre und der Quittungen über die von ihm geleisteten Vorschüsse, dem unterzeichneten Ministerio Bericht zu erstatten.

8. Wenn gleich im §. 6. der Verordnung ein Maximum von 10 Silbergroschen täglich zur Entschädigung der Schiffer für die Ueberfahrt und Beköstigung eines Schiffsmannes bewilligt worden ist, so wird doch erwartet, daß die Königlichen Consuln auch ferner bemüht sein werden, den

Schiffsleuten, besonders wenn sie arbeitsfähig sind, eine unentgeltliche, oder doch eine wohlfeilere Aufnahme zu vermitteln.

9. Die Consuln werden die für die Zurückbeförderung hülfloser Schiffsleute geleisteten Vorschüsse in die bei dem unterzeichneten Ministerio einzureichende Berechnung ihrer amtlichen Auslagen aufnehmen; jedoch bleibt es ihnen auch unbenommen, in Fällen unzweifelhafter Verpflichtung der Rheder zur Kosten-Erstattung, oder wenn sie von diesen oder deren Correspondenten zur Zurückschaffung eines Schiffsmannes aufgefordert worden sind, sich unmittelbar mit selbigen in Berechnung zu setzen.

10. Hinsichtlich solcher zu transportirender Schiffsleute, deren Mitnahme zu verweigern die Preußischen Schiffer berechtigt sind, so wie in solchen Fällen, wo eine Gelegenheit zur Rücksendung mit einem Preußischen Schiffe nicht vorhanden, auch nicht zu erwarten ist, verbleibt es bei dem bisherigen Verfahren, wonach die Consuln in geeigneten Fällen vermittelst freiwilliger Uebereinkunft mit Preußischen oder fremden Schiffern die Schiffsleute nach ihrer Heimath oder nach einem derselben näher belegenen Hafen beförderten. Indem alsdann eine schriftliche Uebereinkunft an die Stelle der Annahme-Ordre tritt, werden die Königlichen Consuln übrigens auch hiebei nach den obigen Bestimmungen verfahren.

Berlin, den 24sten April 1834.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.
Eichhorn.

Nr. 15.

Verordnung, die Verpflichtung der Preußischen Seeschiffer zur Mitnahme verunglückter vaterländischer Schiffsmänner betreffend. Vom 5ten Oktober 1833.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc. verordnen, auf Antrag Unsers Staatsministeriums, wie folgt:

§. 1.

Die in Folge von Strandungen oder Schiffbrüchen, von Aufbringung durch feindliche Kaper oder Seeräuber, oder aus anderer Veranlassung in einem hülflosen Zustande sich befindenden Schiffsmänner, welche Preußische Unterthanen sind, und zuletzt auf einem Preußischen Schiffe gedient haben, sollen an Hafen-Orten des Auslandes von den daselbst angestellten Preußischen Consuln und Agenten, zu ihrer Rückkehr in das Vaterland unterstützt werden.

§. 2.

Die Führer Preußischer Schiffe, welche aus fremden Häfen unmittelbar nach einem Preußischen Hafen fahren, sollen verbunden sein, die im §. 1. bezeichneten und von dem Consul mit einem Retour-Passe versehenen Schiffsleute auf schriftliche Anweisung des Consuls in ihre Schiffe aufzunehmen und in dem Hafen ihrer Bestimmung abzusetzen.

Eine gleiche Verpflichtung findet auch in Hinsicht derjenigen Schiffsführer statt, welche sich nach Bremen, Hamburg, Helsingör, Kopenhagen, oder auch nach einem innerhalb der Ostsee, der Heimath des Aufzunehmenden zunächst belegenen fremden Hafen begeben, und sind in diesen Fällen die Aufgenommenen den dortigen Preußischen Consulaten zu überweisen, welche dann für die weitere Zurückbeförderung derselben zu sorgen haben.

Im Falle ungegründeter Weigerung Seitens des Schiffers haben die Consuln die Hülfe der Hafen-Ortsobrigkeiten oder Hafen-Polizeibehörden gegen die sich Weigernden in Anspruch zu nehmen.

§. 3.

Rechtmäßige Weigerungsgründe der Aufnahme aber sind:

a) wenn, bei voller Ladung eines Schiffs von 50 Normallasten oder mehr, weder im Raume noch auf dem Oberdecke ein angemessener Platz für die Aufzunehmenden auszumitteln ist; oder

b) wenn der Aufzunehmende bettlägerig krank, mit einer venerischen oder sonst ansteckenden Krankheit behaftet ist, oder eines Verbrechens schuldig transportirt werden soll; oder

c) wenn und insoweit die Zahl der Aufzunehmenden die Hälfte der Schiffs-Besatzung übersteigt; oder endlich

d) wenn die Aufnahme nicht zur gehörigen Zeit, d. h. mindestens zwei Tage, bevor das Schiff segelfertig ist, verlangt wird.

§. 4.

Die Ausmittelung des zur Aufnahme erforderlichen Raumes (§. 3. Litt. a.) geschieht von dem Consul, mit Zuziehung von Sachverständigen.

Dabei gilt als Regel, daß auf einem Schiffe von 50 Last zwei Mann, auf einem Schiffe von 100 Last vier Mann u. s. w. untergebracht werden. Befinden sich jedoch bereits früher aufgenommene Reisende als Passagiere am Bord, so muß auf dieselben bei der Ausmittelung des noch vorhandenen Raumes Rücksicht genommen werden, insofern von den Reisenden nicht die Schiffskajüte des Schiffers, welche bei der Bestimmung des Raumes außer Anspruch bleibt, eingenommen wird.

§. 5.

Während der Reise und bis zur Ankunft an dem Bestimmungs- oder Landungsorte erhält der Aufgenommene von dem Schiffer die gewöhnliche Kost und Verpflegung; dagegen ist derselbe schuldig, wenn er arbeitsfähig, seinem Range gemäß an den der Schiffsmannschaft obliegenden Arbeiten, nach den Anweisungen des Schiffers, Theil zu nehmen, und, wie die zur Besatzung gehörigen Schiffsleute, der gesetzlichen Schiffsdisciplin unterworfen.

§. 6.

Der Schiffer soll für die Aufnahme, Ueberfahrt und Beköstigung eines im §. 1. bezeichneten Preußischen Schiffsmannes auf eine jedesmal von dem Consul zu verabredende Entschädigung Anspruch haben, das Maximum derselben jedoch auf 10 Sgr. für den Mann und Tag, vom Tage der Aufnahme bis zum Tage der Ankunft im Bestimmungsorte einschließlich, bestimmt, und die hiernach ihm zugesicherte Entschädigung, gegen Aushändigung der Aufnahme-Ordre des Consuls und einer, von den aufgenomme-

nen Schiffsleuten auszustellenden Bescheinigung über die empfangene Beköstigung, an dem inländischen Bestimmungsorte durch die Hafenkasse, oder, falls die Ablieferung in den im §. 2. bestimmten Fällen an ein Preußisches Consulat im Auslande erfolgt, durch letzteres ausgezahlt werden.

§. 7.

Auf eine vorschußweise Vorausbezahlung der verabredeten Entschädigung bis zur Hälfte des Betrages kann der Schiffer bestehen, wenn er wegen Mangels an hinreichendem Schiffsproviant erweislich genöthigt ist, die zur Beköstigung des oder der Aufzunehmenden nothwendigen Lebensmittel anzuschaffen.

§. 8.

Schiffer, welche der Aufforderung des Consuls zur Aufnahme eines von demselben zur Rückkehr in die Preußischen Staaten bestimmten Schiffsmannes (§. 1. 2.) ohne rechtmäßigen Grund (§. 3.) widersprechen, und dadurch die Anrufung der obrigkeitlichen Hülfe veranlassen, oder sich der geforderten Aufnahme entziehen, sollen auf die Anzeige des Consuls mit einer Geldbuße von 20 bis 50 Thlr. zum Besten der Seearmen des Heimathhafens des Schiffers belegt, wegen eines damit etwa verbundenen thätigen Widerstandes aber nach den Vorschriften der Criminalgesetze, auf vorgängige Untersuchung, bestraft werden.

§. 9.

Uebrigens wird durch die gegenwärtige Verordnung in den bestehenden gesetzlichen Verpflichtungen der Rheder, die Schiffsmannschaft nach deren Heimath zurückzuschaffen oder die desfallsigen Kosten zu tragen, nichts geändert.

So geschehen Berlin, den 5ten Oktober 1833.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

Frh. v. Altenstein. v. Schuckmann. Gr. v. Lottum. Maaffen.
Frh. v. Brenn. Mühler. Ancillon.

Für den Kriegsminister im Allerhöchsten Auftrage.
v. Witzleben.

Nr. 16.

Auszug aus der Verfügung vom 6ten Januar 1837.

1) Wenn während der Anwesenheit eines Preußischen Schiffes in dem Hafen oder dem Bezirke des Consulats ein Matrose von diesem Schiffe desertirt, und der Capitain die Vermittelung des Consuls zur Verhaftung und Auslieferung des Deserteurs in Anspruch nimmt, so muß die consulatische Vermittelung wie bisher eintreten. Der Capitain trägt alsdann die bei den fremden Behörden aufgelaufenen Kosten, und nimmt den Deserteur an seinen Bord zurück.

2) Will der Capitain den Deserteur nicht wieder annehmen, verlangt er aber dennoch dessen Anhaltung und Zurücksendung, so kann der Consul

auch dieſem wohl nur ſelten vorkommenden Antrage genügen, da die Koſten der Rhederei zur Laſt fallen würden, er muß aber wo möglich für unentgeltliche Unterbringung des Deſerteurs auf einem Preußiſchen zurückkehrenden Schiffe ſorgen.

3) Hat ein Schiffs-Capitain einen während ſeiner Anweſenheit entwichenen Matroſen reclamirt, jedoch vor erfolgter Anhaltung und Auslieferung des letzteren ſchon abſegeln müſſen, ſo hat der Conſul, wenn ihm demnächſt der Matroſe ausgeliefert wird, denſelben ebenfalls nach Vorſchrift des §. 7. des Conſulats-Reglements in die Heimath zu befördern, es ſei denn, daß der Capitain vor ſeiner Abfahrt ausdrücklich die Reclamation zurückgenommen hätte, und der Conſul nicht gezwungen wäre, den einmal reclamirten Deſerteur nunmehr auch von den dortigen Behörden zu übernehmen, ſondern den dortigen Verhältniſſen nach erklären könne, daß er auf die Auslieferung Verzicht leiſte.

4) Von deſertirten Matroſen, welche der Schiffs-Capitain, obgleich im Hafen anweſend, nicht reclamirt hat, ingleichen von ſolchen, welche ſchon vor längerer Zeit irgendwo deſertirt, und vagabondirend, oder in fremdem Staatsdienſte nach dem Orte des Conſulats gekommen ſind, hat der Conſul ex officio gar keine Notiz zu nehmen.

5) Wird ein nicht reclamirter Deſerteur von den Landesbehörden ergriffen und dem Conſul vorgeführt, ſo hat letzterer zwar diejenigen Notizen über erſteren, welche den vaterländiſchen Behörden intereſſant ſein können, aufzunehmen und darüber Bericht zu erſtatten, deſſen Uebernahme aber, wenn ſie ihm angeſonnen werden ſollte, abzulehnen, es ſei denn, daß ſich ihm Gelegenheit darböte, denſelben unentgeltlich auf einem Preußiſchen Schiffe zur Uebernahme unterzubringen.

6) In ſolchen Fällen, wo ein dienſtfähiger, beſonders auch ein noch im militairpflichtigen Alter ſtehender Preußiſcher Matroſe entwichen wäre, und ſich bei einem Conſul unter glaubhafter Angabe ſeiner Herkunft und ſeiner bisherigen Schickſale meldete, um durch deſſen Unterſtützung in ſeine Heimath zu gelangen, kann der Conſul demſelben zwar, wenn dieſer deſſen würdig zu ſein ſcheint, nach Anleitung der Inſtruction vom 30ſten Januar 1815 eine geringe Geld-Unterſtützung verabreichen, auch ſuchen, ihm unentgeltliche Rückkehr zu vermitteln, wo dieſe aber nicht zu erlangen iſt, hat er an das Miniſterium d. a. A. unter Angabe aller Umſtände zu berichten, und anzufragen, ob die Zuſendung gegen Bezahlung genehmigt werde.

---

§. VIII.

Verfahren der Conſuls bei Ertheilung von Atteſtaten und Reiſepäſſen.

Außer denjenigen Verhandlungen und Beſcheinigungen, zu welchen der Conſul in den bisher erwähnten und allen übrigen

zu seiner eigentlichen Amtsführung einschlagenden Fällen verpflichtet ist, wird derselbe auch hiermit noch autorisiret, Preußischen Unterthanen, die es verlangen, über Commerz- und Schiffahrts-Gegenstände, von welchen er zuverläßige Wissenschaft und Kenntniß haben kann, Certificate zu ertheilen, auch Acten und Contracte, welche sie dorten über dergleichen Gegenstände unter sich errichten, durch seine Unterschrift und Consulat-Siegel zu legalisiren, wofern letzteres Geschäft nicht von dortiger Obrigkeit geschehen kann. Derselbe wird hiebei mit strengster Gewissenhaftigkeit und Genauigkeit verfahren; und sollen in dieser Voraussetzung dergleichen Documente von ihm bei Unsern Gerichtshöfen allen Glauben erhalten, welcher Unsern Dienern in ihren Amtsverrichtungen beigelegt wird. Auch ist der Consul befugt, Reisenden, und zwar Preußischen Unterthanen, welche von dort weiter, so wie andern Personen, welche in Unsere Staaten reisen wollen, jedoch nur, wenn selbige ihm bekannt, oder mit völlig glaubhaften, ihm vorzuzeigenden Certificaten versehen sind, und die Absicht ihrer Reise ganz unverdächtig erscheint, Reisepässe in gewöhnlicher Form zu ertheilen. Er hat aber besonders sich vorzusehen, daß durch seine Pässe nicht unnütze Landstreicher oder gar offenbar schädliche Personen in Unser Land kommen, als wofür er verantwortlich werden würde. Auch über solche Atteſtate, Pässe und dergleichen wird er sich ein Regiſter halten.

Bemerkungen.

1) Es ist hier von der eigentlichen Legalisation im engern Sinne des Worts, d. h. von derjenigen Beglaubigung, durch welche, wenn es sich um die Aechtheit einer im Auslande aufgenommenen öffentlichen Urkunde handelt, die Richtigkeit der Signatur der ausländischen Behörde Behufs des Gebrauchs im Inlande constatirt werden soll, überall nicht die Rede, sondern lediglich von der Beglaubigung, welche gewissen Rechtsgeschäften dadurch ertheilt wird, daß die Erklärungen der Interessenten von einer öffentlichen Behörde aufgenommen oder attestirt werden. Die eigentliche Legalisations-Befugniß ist wesentlich ein Attribut der diplomatischen Agenten, und von der consularischen Competenz, dem Begriff nach, ausgeschlossen. Da

es jedoch nach Inhalt der, den Gerichten ertheilten Instruction denselben freisteht, den förmlichen Nachweis zu erlassen, wenn keine zureichende Gründe obwalten, an der Aechtheit zu zweifeln, so kann unter Umständen ein Consulats-Attest wegen der Glaubwürdigkeit, die es an sich hat, von den Gerichten zum Nachweis der Aechtheit einer Urkunde für genügend angenommen werden. Die Königlichen Consular-Beamten werden, Behufs der Vermeidung möglicher Mißverständnisse, gut thun, wenn sie in solchen Fällen, wo Privat-Personen bei ihnen ein Attest zum Nachweis der Aechtheit einer Urkunde nachsuchen, vor der Erfüllung dieses Gesuchs den Extrahenten darauf besonders aufmerksam machen, daß sie keine diplomatische Legalisation ertheilen können.

2) Die Königlichen Consular-Beamten in den überseeischen Ländern sind, wegen der dortigen mit der Ausstellung gerichtlicher Vollmachten verknüpften Schwierigkeiten, durch die in der Gesetzsammlung pro 1830 S. 2. publicirte Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 11ten November 1829, welche in der Beilage Nr. 17. abgedruckt ist, ohne Unterschied des Gegenstandes ermächtigt worden, den gerichtlichen gleich zu achtende Vollmachten diesseitiger Unterthanen aufzunehmen und zu attestiren, wie solches den Königlichen Gesandten und Residenten nach §. 46. des Anhangs zum Allgemeinen Landrecht zusteht. Das die Aufnahme einer gerichtlichen Verhandlung vertretende Consulats-Attest zu Vollmachten muß dahin abgefaßt sein,

> „daß N. N., persönlich bekannt und dispositionsfähig, vor dem Consulat erschienen, den Inhalt der Vollmacht in Gegenwart des Consular-Beamten genehmigt und selbige unterzeichnet habe."

Die gedachte Verfügung hat außerdem bestimmt, daß jedesmal eine beglaubigte Abschrift der Vollmacht und des Attests bei den Consulats-Acten zurück zu behalten sei. Der Inhalt der eigentlichen Vollmachts-Urkunde selbst, läßt sich wegen der verschiedenen Beschaffenheit der Fälle nicht füglich schematisiren, und es ist daher auch nicht ein bestimmtes Formular in dieser Beziehung allgemein vorgeschrieben. Doch ist von dem in der Beilage Nr. 18. enthaltenen Entwurfe Gebrauch gemacht worden, und kann es den betheiligten Consular-Beamten überlassen bleiben, sich denselben bei der Aufnahme von Vollmachten im Allgemeinen als Grundlage dienen lassen zu wollen.

Da übrigens die in Rede stehende Befugniß der Königlichen

Consular-Beamten in überseeischen Ländern ausdrücklich auf das Verhältniß Preußischer Unterthanen beschränkt ist, so haben sie bei Gesuchen um Aufnahme von Vollmachten jedes Mal erst das Unterthanen-Verhältniß näher zu prüfen. Die Beobachtung dieser Vorsicht und das Ergebniß wird aus dem Inhalt der ausgestellten Urkunde besonders ersichtlich sein müssen.

3) Ueber das bei der Ausstellung oder Visirung von Reisepässen zu beobachtende Verfahren sind die Königlichen Consular-Beamten durch das unter Nr. 19. beigefügte Circular vom 15ten Juni 1830 mit näherer Anweisung versehen worden.

(Beilagen.)

Nr. 17.

Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 11ten November 1829, die Befugniß der Consuln und Consular-Agenten in den überseeischen Ländern zur Aufnahme und Attestirung von Vollmachten diesseitiger Unterthanen betreffend.

Ich will auf Ihren gemeinschaftlichen Antrag vom 31sten v. M. Meinen Consuln und Consular-Agenten in den überseeischen Ländern die Befugniß ertheilen, den gerichtlichen gleich zu achtende Vollmachten Meiner Unterthanen aufzunehmen und zu attestiren.

Berlin, den 11ten November 1829.

Friedrich Wilhelm.

An
die Staatsminister Graf v. Bernstorff
und Graf v. Danckelman.

Nr. 18.

Entwurf einer Vollmacht.

Ich thue kund und bekenne hiermit, daß ich den ꝛc. hierdurch ausdrücklich bevollmächtige, in meinem Namen alle gerichtliche und außergerichtliche Angelegenheiten für mich zu besorgen, zu dem Ende Documente für mich in Empfang zu nehmen und darüber rechtsgültig zu quittiren, Klagen anzustellen, mich vor Gericht überall zu vertreten, Vergleiche zu schließen, Eide zu deferiren, referiren, acceptiren, für geschworen anzunehmen, auch in meinem Namen abzuleisten, Arreste aller Art, so wie Sequestrationen und Subhastationen zu extrahiren und dieselben aufzuheben, nöthigen Falles Decharge zu ertheilen, in den Zuschlag von Grundstücken zu willigen, auf meine

Rechte Verzicht zu leiſten, ſie zu cediren, Vorzugs-Rechte einzuräumen, Eintragungen und Löſchungen aller Art in die Hypothekenbücher zu bewilligen und nachzuſuchen, für mich auf Grundſtücke zu bieten, und im Falle des Meiſtgebots den Zuſchlag zu verlangen, und die Eintragung des Beſitztitels für mich zu bewirken, Gelder zu erheben, überhaupt Alles für mich zu thun und zu beſorgen, wozu ich nur immer ſelbſt berechtigt bin.

Zu Urkund deſſen habe ich dieſe Vollmacht in gewöhnlicher Form und mit Beidrückung meines Siegels vollzogen.

So geſchehen ꝛc.

Nr. 19.

Circulare

vom 15ten Juni 1830.

Die in neuerer Zeit Rückſichts der Paß-Ertheilungen und Viſirungen von einigen Königlichen Miſſionen gemachten Anfragen haben zu der Ueberzeugung geführt, daß bei der Handhabung dieſes nicht unweſentlichen Theiles der Geſandtſchaftlichen Geſchäfte oft nach ſehr verſchiedenen Anſichten verfahren wird.

Wie wichtig es indeſſen auch, ſowohl für die diesſeitige innere Verwaltung, als insbeſondere für die in das Ausland ſich begebenden und daſelbſt längere oder kürzere Zeit verweilenden Königlichen Unterthanen, an ſich erſcheint, jenem Uebelſtande abzuhelfen, ſo verhehlt es ſich anderer Seits das unterzeichnete Miniſterium nicht, daß, bei der Verſchiedenheit der insbeſondere aus den individuellen Verhältniſſen der reſp. Paß- und Visa-Extrahenten hervorgehenden inneren Natur und Beſchaffenheit der einzelnen Fälle, der Erreichung der diesfälligen Abſicht vermittelſt einer umfaſſenden ſpeziellen Inſtruktion, ſehr erhebliche, zum Theil vielleicht gar nicht zu beſeitigende Schwierigkeiten in den Weg treten.

Aus dieſem Grunde glaubt daſſelbe lediglich bei der Darlegung derjenigen allgemeinen Grundſätze ſtehen bleiben zu müſſen, von welchen die Königl. Geſandtſchaften bei Ausübung ihrer diesfälligen Dienſtobliegenheiten auszugehen haben, und hält ſich im Voraus überzeugt, daß auf dieſe Weiſe allein eine durchgängig gleichartige Behandlung des beregten Zweiges der Geſandtſchaftlichen Geſchäfte mit Sicherheit herbeigeführt werden wird.

Was nun

I. die Paß-Ertheilung

betrifft, ſo ſiehet ſich das unterzeichnete Miniſterium zu folgenden Bemerkungen veranlaßt.

Die Königlichen Miſſionen im Auslande als ſolche, ſind, der Regel nach, zur Ertheilung von Reiſepäſſen, wie dieſe den eigentlichen vorwaltenden Polizei- und den dieſen vorgeſetzten Behörden zuſteht, nicht befugt; die zu §. 3. des Allgemeinen Paß-Edicts für die Preußiſche Monarchie vom 22ſten Juni 1817 ihnen beiwohnende dergleichen Befugniß können ſie

nur als eine Ausnahme von jener allgemeinen Regel betrachten, und müſſen es ſich dieſelben daher zur deſto angelegentlicheren Pflicht dienen laſſen, in dem gewöhnlichen Laufe der Dinge in keinem Falle über die Grenzen jener Beſtimmung hinauszugehen. — Demzufolge können die Königlichen Miſſionen im Auslande nur neue Päſſe ertheilen

a) an diplomatiſche Perſonen, welche ſich in dieſer Eigenſchaft in die Königlichen Preußiſchen Staaten begeben wollen, ſei es nun, um ſich daſelbſt längere Zeit hindurch aufzuhalten, oder aber um die diesſeitigen Staaten blos zu paſſiren; in welchem letzteren Falle jedoch auch ſchon das Visa des auf den endlichen Beſtimmungsort hingerichteten, und von einer andern Miſſion oder aber von dem reſp. Hofe ertheilten Reiſepaſſes genügen würde;

b) an Couriere unſers Hofes, gleichviel ob dieſe noch eine weitere Sendung zu vollbringen haben, oder in die Königlichen Staaten zurückkehren;

c) an Preußiſche Unterthanen, jedoch an dieſe ausſchließend nur in dem Falle: daß ſie auf den Grund des extrahirt werdenden Paſſes in die diesſeitigen Staaten zurückkehren wollen.

Andere als die vorangeführten 3 Paß-Ertheilungs-Fälle können nicht zum Reſſort der Königlichen Miſſionen gerechnet werden.

Was nun das Verfahren der zu a. und b. beregten Fälle betrifft, ſo iſt in Anſehung dieſer nichts weiter zu bemerken; dagegen werden die Königlichen Miſſionen für die Fälle zu c. darauf aufmerkſam gemacht:

daß nur ſolche Individuen auf dergleichen Päſſe Anſpruch machen können, die ihre noch fortdauernde Qualität als Preußiſche Unterthanen glaubhaft beurkunden können, und die, wenn ſie ſich längere Zeit hindurch in dem Lande, wo die Königliche Miſſion reſidirt, aufgehalten haben, im Stande ſind, nachzuweiſen: daß die betreffende fremdherrliche Regierung und reſp. deren Behörden ihrem Abgange aus jenem Lande keine begründeten Hinderniſſe entgegenzuſtellen vermögen.

Das Haupt-Beurkundungsmittel der fortdauernden Preußiſchen Unterthans-Qualität bleibt, mit Ausnahme der wandernden Handwerker, für alle übrigen Individuen der noch nicht abgelaufene, oder im Falle des wirklich Statt gehabten Ablaufes, der vorſchriftsmäßig erneuerte Paß der competenten heimathlichen Behörde des Paß-Exhibenten.

Für wandernde Handwerker vertritt, mit Ausnahme derjenigen Länder, die dergleichen Perſonen nicht ohne ſogenannte Heimathſcheine zulaſſen, und derjenigen diesſeitigen Provinzen, wo, wie z. B. im Herzogthum Sachſen, keine Wanderbücher ertheilt werden, das Wanderbuch die Stelle des Paſſes, vorausgeſetzt, daß daſſelbe ausdrückliche Notizen der competenten heimathlichen Behörde darüber enthält: daß der Inhaber ſeine Wanderungen eine gewiſſe Zeit hindurch auf fremdherrliche Gebiete auszudehnen berechtigt iſt, und daß dieſer die diesfällige Ermächtigung in keiner Rückſicht, ſowohl was das Land, als auch die Zeit der Wanderung betrifft, eigenmächtig überſchritten habe.

Findet keine dergleichen Ueberschreitung Statt, dann können die resp. Königlichen Gesandtschaften sich nicht entziehen, einem solchen wandernden Handwerker sowohl den Aufenthalt innerhalb des Bereichs zu erwirken, als auch demselben, den Umständen nach, den Uebergang in andere fremdherrliche Gebiete zu erleichtern. — Die Aufenthalts-Charten und resp. Schutzscheine anlangend, welche einige Königliche Gesandtschaften ihren Nationalen zu ertheilen pflegen, so ist es unbedenklich:

daß die resp. Königlichen Missionen, in Ansehung solcher ihrer Nationalen, welche im Stande sind, sich durch heimathliche Beurkundungen über die Zulässigkeit ihres Aufenthalts im Auslande gehörig auszuweisen, so lange diese Beurkundungen Kraft haben, sich berechtigt und selbst verpflichtet halten dürfen, dergleichen Personen mit denjenigen gesandtschaftlichen Bescheinigungen zu versehen, von welchen die polizeiliche Gesetzgebung des resp. fremdherrlichen Staates ihren dortigen Aufenthalt und ihr Bestreben zur Erreichung der mit diesem verbundenen Zwecke abhängig macht.

Hat dagegen ein wandernder Handwerker in einer der oben beregten Beziehungen seine Berechtigungen überschritten, so daß derselbe entweder zur Reise in's Ausland gar nicht, oder aber nicht zur Rrise nach demjenigen Lande in welchem die Königliche Mission residirt, von der vaterländischen Behörde ermächtigt worden, oder aber die Zeit für welche ihm eine dergleichen Ermächtigung ertheilt worden, verstrichen ist, dann kann er, der Regel nach, auf die Unterstützung der Königlichen Missionen, insoweit es sich von den erforderlichen polizeilichen Legitimations-Mitteln handelt, nicht anders als zum Zwecke der Rückkehr in die Heimath Anspruch machen. Aber auch selbst zu diesem Zweck hat die resp. Königliche Gesandtschaft einem Individuo ihre diesfällige Theilnahme nur insoweit angedeihen zu lassen, als bei ihr über die Fortdauer seines diesseitigen Unterthans-Verhältnisses kein weiteres Bedenken obwaltet. — Findet irgend ein Solches aber wirklich statt, dann hat der Exhibent nicht eher einen Anspruch auf die Wirksamkeit der Königlichen Gesandtschaft, als bis er durch glaubhafte heimathliche Beurkundungen irgend einer Art die obwaltenden Zweifel über seine fortdaurrnde diesseitige Unterthanenschaft beseitigt hat. — In wieweit die resp. Königlichen Gesandtschaften dergleichen Personen in einzelnen Fällen Ihrer Seits hierunter zu Hülfe zu kommen für nöthig erachten, (etwa durch eine Ausnahmsweise directe Anfrage bei den ihnen nahgelegenen competenten Provinzial-Behörden oder aber durch Brrichts-Erstattungen und Anzeigen an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten,) muß zwar lediglich Ihrer Beurtheilung, nach Maaßgabe der mehreren oder minderen Dringlichkeit des speziellen Falles, überlassen werden. Als Grundsatz wird indessen hierbei festgehalten werden müssen:

daß jedes Individuum sich selbst um diejenigen Legitimations-Mittel der vaterländischen Behörde zu bemühen habe, auf den Grund deren er den Schutz der im Auslande befindlichen Königlichen Mission in Anspruch nehmen zu dürfen glaubt. —

Eben ſo bleibt es lediglich dem Ermeſſen der Königlichen Geſandtſchaften anheimgeſtellt: ob und auf welche Weiſe ſie einem Individuo, das in der Herbeiſchaffung der heimathlichen Legitimations-Mittel begriffen iſt, bis dahin, daß ihm ſolches gelungen iſt, ihren einſtweiligen Schutz angedeihen laſſen wollen. Ein Recht auf denſelben hat ein dergleichen Impetrant nicht eher, als bis der Königlichen Geſandtſchaft ſeiner Seits ſeine Qualität als Preußiſcher Unterthan überzeugend dargethan worden iſt.

Was vorſtehend von Handwerks-Geſellen in Abſicht der Mangelhaftigkeit ihrer heimathlichen Legitimations-Mittel zur Erlangung Geſandtſchaftlicher Päſſe Behufs der Rückkehr ins Vaterland oder aber zum Zwecke der Reiſe in andere fremdherrliche Gebiete, auf welche der Paß der heimathlichen Behörde nicht geſtellt iſt, bemerkt worden, findet im Allgemeinen auch auf alle andere Cathegorien diesſeitiger Unterthanen Anwendung. — Nichts deſto weniger aber bleibt es den reſp. Königlichen Geſandtſchaften und deren Erwägung anheimgeſtellt, mit Rückſicht auf den Stand oder andere äußere Verhältniſſe des betreffenden Individui von dieſem allgemeinen Grundſatze inſofern abzugehen, daß bei Prüfung der heimathlichen Legitimations-Mittel deſſelben, ſo wie der Dauer ihrer Kraft und Gültigkeit, minder auf deren geſetzliche Form, als vielmehr auf das Weſen derſelben zu ſehen.

So wird z. B. Individuen des Kaufmanns- und Handelsſtandes, wenn deren urſprüngliche heimathliche Legitimations-Mittel entweder ihre Kraft und Gültigkeit verloren haben, oder aber ſolche nicht auf diejenigen fremdherrlichen Territorien lauten, in welche ſie ſich dennoch von dem Sitze der Geſandtſchaft aus zu begeben beabſichtigen, geſtattet werden können, den diesfälligen Mangel durch andere glaubhafte Beweismittel als grade durch amtliche Atteſte der heimathlichen Behörde zu erſetzen; und zwar namentlich entweder durch ihre mit ſich führende Geſchäfts-Correſpondenz oder aber durch bürgſchaftliche Anerkennung von Seiten ihrer in dem Lande der Reſidenz der Königlichen Geſandtſchaft anſäßigen Handels-Freunde. Eben ſo hängt es auch von dem Ermeſſen der reſp. Königlichen Geſandtſchaften ab, ſich Hinſichts anderer Stände, ſtatt der amtlichen heimathlichen Legitimations-Mittel, mit privativen Beurkundungen zu begnügen, wenn aus ihnen nur die Verhältniſſe der Exhibenten unzweifelhaft hervorgehen. —

Dennoch aber werden ſich dergleichen Abweichungen von der allgemeinen Regel, ſelbſt bei Perſonen, die nicht zur Handwerk und Gewerbe treibenden Klaſſe gehören, nur dann immer vollſtändig rechtfertigen laſſen, wenn das Individuum, welches die Wirkſamkeit der Königlichen Geſandtſchaft in Beziehung auf das Paßweſen in Anſpruch nimmt, irgend ein weſentliches Intereſſe dabei nachzuweiſen vermag: des Zeit-Aufwandes überhoben zu werden, welcher mit der Herbeiſchaffung der amtlichen heimathlichen Legitimations-Mittel für daſſelbe verbunden ſein würde. —

Der ganz beſondern und vorzugsweiſen Aufmerkſamkeit der reſp. Königlichen Geſandtſchaften müſſen dagegen alle diejenigen Individuen männlichen Geſchlechts, ohne Unterſchied ihres Standes, unterworfen bleiben, welche ſich noch in dem, ſie zum Dienſte im ſtehenden Heere verpflichtenden

Alter befinden, sobald sie nicht auf völlig glaubhafte Weise darzuthun vermögen: daß sie auf vorschriftsmäßigem Wege von Genügeleistung dieser Pflicht entbunden sind.

Während solchen Individuen, von Gesandtschafts wegen, zu Reisen in Länder, auf welche der heimathliche Paß entweder gar nicht lautet, oder aber über die Zeit der Gültigkeit und Kraft des Passes hinaus, bis zur Herbeischaffung anderweiter heimathlicher Legitimations-Mittel unter keinen Umständen Vorschub geleistet werden darf, hat es zwar andrer Seits kein Bedenken, daß die resp. Königlichen Missionen ihnen jede den Umständen nach zulässige Erleichterung angedeihen lassen können, wenn es sich auf die Beförderung ihrer Rückkehr ins Vaterland handelt. Demnächst aber sind die Königlichen Gesandtschaften, wenn sie sich in Staaten befinden, mit denen Preußen in Cartel-Verhältnissen steht, auch verpflichtet, im geeigneten Wege bei den fremden Behörden solche Vorkehrungen zu treffen: daß das betheiligte Individuum sich nicht etwa, mit Hintenansetzung der sonst benöthigten Legitimations-Mittel, aus dem Bereiche des Gesandtschaftlichen Bezirks begebe und dadurch seine künftige Habhaftwerdung erschwere oder wohl gar unmöglich mache. —

Auf vorstehende Momente läßt sich im Allgemeinen dasjenige zurückführen, was die resp. Königlichen Gesandtschaften Hinsichts der Paß-Ertheilung an diesseitige Unterthanen, welche sich entweder aus dem Auslande in die Königlichen Staaten zurückbegeben, oder aber über die Zeit der Gültigkeit ihrer heimathlichen Legitimations-Mittel hinaus in der Fremde aufhalten, oder aber endlich von einem fremden Lande in ein anderes reisen wollen, auf welches Letztere der heimathliche Paß nicht mit gestellt ist, zu beobachten haben dürften.

Was sodann

II. das Visiren der Pässe

betrifft, so bleibt im Allgemeinen zuvörderst zu bemerken:

Daß das Visiren eines Passes von Seiten der Königlichen Gesandtschaften immer voraussetzt:

daß der zu visirende Paß weder der Zeit nach abgelaufen sei, noch aber das Visa nach einem Lande hin begehrt werde, auf welches der Paß von der Behörde, die ihn ertheilt hat, gar nicht gestellt ist.

Einem Passe, dem diese Eigenschaften abgehen, müssen die Königlichen Gesandtschaften, der Regel nach, das Visa versagen, und es tritt alles dasjenige alsdann ein, was oben bereits Hinsichts der Gesandtschaftlichen Paß-Ertheilung berührt worden ist. —

Auf das Gesandtschaftliche Visa haben Anspruch:

1. diesseitige Unterthanen,

a) wenn sie mit gültigen heimathlichen Pässen versehen sind, zur Durchreise durch das Land, wo die Gesandtschaft residirt, um sich in ein drittes Land zu begeben;

b) mit gültigen, noch in Kraft seienden Pässen zu einem kürzern oder längern Aufenthalte (nach Maaßgabe des Passes) in dem Lande, wo die Königliche Gesandtschaft residirt;

c) mit gültigen Päſſen, Behufs der Rückkehr aus der Fremde in die Heimath.

In den Fällen zu a. und b. ſteht es lediglich bei den Paß-Inhabern, ob ſie von dem Anſpruch auf das Visa Gebrauch machen wollen, oder nicht; dagegen ſind ſie in dem Falle zu c., der heimathlichen Paßpolizei-Geſetzgebung willen, nicht blos berechtigt, ſondern verpflichtet, ihre Päſſe viſiren zu laſſen. — Verlangen aber dennoch diesſeitige Unterthanen auch in den Fällen zu a. und b. das Visa der Königlichen Geſandtſchaft (was unterrichtetere Reiſende, ſchon ihres eigenen Intereſſes willen, der Regel nach, und zwar hauptſächlich in der Rückſicht thun werden, weil die meiſten fremdherrlichen Polizei-Behörden an den Orten, wo Geſandtſchaften oder Conſular-Agenten fremder Mächte reſidiren, den Nationalen derſelben das polizeiliche Visa nicht eher zu ertheilen pflegen, als bis ihre heimathlichen Papiere von dieſen viſirt ſind, da ihnen das Visa, bei der Unbekanntſchaft mit den Unterſchriften der auswärtigen Behörden, als Beglaubigungsmittel der Letztern dient), ſo muß ihnen daſſelbe von der Königlichen Geſandtſchaft gewährt werden.

2. fremde Unterthanen

zum Zwecke des Einganges in die Königlich Preußiſchen Staaten, wenn ſie hierzu mit vorſchriftsmäßigen Ausgangs-Päſſen ihrer competenten vaterländiſchen Behörde verſehen ſind.

Handelt es ſich von Unterthanen desjenigen Staates, bei welchem die Königliche Geſandtſchaft beglaubiget iſt, dann muß es ſich dieſelbe zum unabänderlichen Grundſatze dienen laſſen:

keinem dergleichen Paſſe anders das Visa zu ertheilen, als wenn dieſer, Falls er nicht von dem dortigen auswärtigen Miniſterio, oder der, die Funktionen deſſelben ausübenden Behörde unmittelbar ausgeſtellt, zuvor von derſelben viſirt iſt. —

Denn, für die Königlichen Miſſionen als ſolche, giebt es in dem Lande, wo ſie reſidiren, keine andere Behörde, deren Unterſchrift für ſie amtliches Gewicht hätte, als die des auswärtigen Miniſterii, bei dem und reſp. deſſen Gouvernement ſie, nach Maaßgabe ihrer diplomatiſchen Charge accreditirt ſind. — Es gilt in dieſen Beziehungen ganz daſſelbe, was von Beglaubigungen anderer öffentlicher Urkunden des Auslandes, wie z. B. Vollmachten u. ſ. w., gilt.

Handelt es ſich indeſſen von fremden Unterthanen dritter Staaten, welche das Visa ihres Paſſes Behufs des Einganges in die Königlich-Preußiſchen Staaten begehren, dann laſſen ſich folgende drei Fälle als die Beachtenswertheſten herausheben.

a) Der fremde Unterthan kömmt direct aus ſeinem Vaterlande mit einem, für die Preußiſchen Staaten beſtimmten Reiſepaß. —

Dann hat die Preußiſche Geſandtſchaft, an welche er ſich zur Erlangung des Paß-Visa's auf ſeiner Durchreiſe wendet, darauf zu ſehen, ob der Paß von derjenigen Preußiſchen Geſandtſchaft, an deren Reſidenz der Paß aus-

gestellt worden, vorschriftsmäßig visirt ist; vorausgesetzt, daß überhaupt an diesem Orte eine Preußische Gesandtschaft befindlich ist.

b) Der fremde Unterthan ist mit einem zu a. vorausgesetzten Passe **nicht** versehen, sondern sein Paß lautet etwa nur für dasjenige Land, in welchem die resp. Preußische Gesandtschaft residirt, und der Paß-Inhaber will von dort aus auch in die Königlich Preußischen Staaten reisen. —

In diesem Falle wird die diesseitige Gesandtschaft das Visa **alsdann nicht** verweigern können, wenn der Exhibent mit einem Passe der mit ihr an selbigem Orte residirenden fremden Gesandtschaft desjenigen Staates versehen ist, dessen Unterthan er ist; vorausgesetzt wiederum, daß eine solche Gesandtschaft an dem Orte befindlich sei.

c) Der fremde Unterthan besitzt den zu a. vorausgesetzten Paß nicht, und es existirt an dem Orte der Residenz der diesseitigen Gesandtschaft keinerlei diplomatische Agentur seines Vaterlandes, von der er einen Paß erlangen könnte.

In diesem Falle tritt der Unterthan eines dritten Staates ganz in die Categorie der Unterthanen **desjenigen** Staates, bei welcher die Königliche Gesandtschaft accreditirt ist. Der fremde Unterthan muß sich wegen Erlangung eines Reise-Passes in die Preußischen Staaten an die competente Landesbehörde des Staates, in dessen Gebiet er sich eben aufhält, wenden, und die diesseitige Königliche Gesandtschaft visirt seinen Paß alsdann ohne alles Bedenken, wenn diesem alle **die** Eigenschaften beiwohnen, von denen oben das Visa der Pässe **solcher** Individuen abhängig gemacht worden ist, die Unterthanen des Staates sind, bei welchem die Königlich-Preußische Gesandtschaft accreditirt ist.

Ein Mehreres dürfte sich als **allgemeine** Norm für das Paßvisirungs-Geschäft der Königlichen Gesandtschaften nicht geltend machen lassen, vielmehr würden sich die vorkommenden speziellen Fälle jederzeit mehr oder minder auf jene zurückführen lassen; so wie denn auch, wenn sämmtliche Königliche Missionen sich jene allgemeine Normen, sowohl in Absicht der Paß-Ertheilung als auch der Visirung zur Richtschnur dienen lassen, mit der Zeit die Veranlassung zu der Berufung: daß nämlich die eine der Königlichen Missionen sich um deswillen zu einer Paß-Ertheilung oder zu dessen Visirung verstanden habe, weil ein Gleiches früher schon, zu Gunsten des Paß-Inhabers, von einer, an einem andern Hofe residirenden Königlichen Mission geschehen sei, ganz hinwegfallen dürfte. —

Daß übrigens die resp. Königlichen Gesandtschaften sich, zum Zwecke ihrer eignen etwanigen Ausweisung, bei Paß-**Ertheilungen** ganz besonders, mit irgend **einem Beurkundungs**-Mittel (wohin namentlich zurückzuhaltende **abgelaufene** Pässe oder neuere heimathliche Bescheinigungen, welche dem Producenten von keinem weitern Nutzen sind, gehören) Ihres Verfahrens zu versehen suchen, dagegen wird sich im Allgemeinen nie etwas erinnern lassen. Dagegen aber läßt sich über die Beschaffenheit dieses Beurkundungs-Mittels keine bestimmte, alle Fälle umfassende Regel aufstellen;

vielmehr wird das hierunter Erforderliche lediglich dem Ermeſſen der reſp. Königlichen Geſandtſchaften anheimgeſtellt bleiben müſſen.

Was übrigens von Geſandtſchaftlichen Paß-Ertheilungen und Viſirungen bisher bemerkt worden iſt, findet in ſeiner Allgemeinheit auch auf Conſular-Paß-Ertheilungen und Viſirungen, mit den aus der Verſchiedenheit der amtlichen Stellungen und Verhältniſſe von ſelbſt hervorgehenden Modificationen, Anwendung.

Die Königlichen Geſandtſchaften haben daher ſämmtlichen ihnen untergeordneten Conſuln demgemäß die erforderliche Inſtruktion zur künftigen Handhabung des Paß-Ertheilungs- und Viſirungs-Geſchäfts zu ertheilen.

Berlin, den 15ten Juni 1830.

Miniſterium der auswärtigen Angelegenheiten.

v. Schönberg.

---

§. IX.

Freiheit der Unterthanen in wie weit ſie ſich der Conſuls oder anderer Commiſſionairs bedienen können.

Da Wir bei Anſtellung Unſerer Conſuls und bei den in den bisherigen Paragraphen ihnen vorgezeichneten Verhaltungs-Regeln lediglich die Beförderung und wahre Erleichterung der Seeſchifffahrt und Handlung Unſerer Unterthanen zum Augenmerk haben, keinesweges aber dieſe dabei geniren, und durch eine unnöthige Einmiſchung Anderer in ihre Geſchäfte beläſtigen wollen; ſo verordnen Wir ausdrücklich, daß zwar allerdings der Conſul in Abſicht desjenigen, was Wir im §. II wegen der ein- und ausgehenden Schiffe, und in den folgenden Paragraphen wegen Atteſtirungen und anderer eigentlich amtsmäßiger Verrichtungen feſtgeſetzet haben, von den Preußiſchen Unterthanen nicht umgangen werden kann, daß dieſe aber in allem übrigen, was bei See- und Kriegs-Unfällen der Schiffe, Prozeſſen, Todesfällen und dergleichen, durch ſie ſelbſt oder ihre Commiſſionairs verrichtet werden kann, ſo wie bei allen ſonſtigen kaufmänniſchen Angelegenheiten, völlige Freiheit behalten, ob ſie ſich deshalb an den Conſul wenden, oder aber anderer Perſonen als Geſchäftsführer bedienen wollen. Es verſtehet ſich, daß auch im letztern Fall der Conſul immer bereit ſei, ihnen nach den Grundſätzen dieſer Inſtruction überall mit Rath und That an die Hand zu gehen. Werden aber

seine besonderen Dienste von den Unterthanen begehret, oder leistet er sie, wenn letztere keine Correspondenten oder Bevollmächtigte dort haben, bei dringenden Vorfällen schon von Amtswegen; so ist er berechtigt, gleich andern Kaufleuten, sich eine billige Provision für solche Commissions-Geschäfte zu berechnen. Es wird demselben bei seinen Amtsgeschäften leicht werden, durch prompte und redliche Bedienung sich in dem Vertrauen Unserer Unterthanen einen Vorzug vor fremden Commissionairs zu erwerben.

Bemerkung.

Die Königlichen Consular-Beamten haben die Befugniß, für die Verrichtung kaufmännischer Commissions-Geschäfte eine billige Provision zu berechnen, auch dann, wenn eine Mühwaltung im Auftrage einer Königlichen Behörde Statt gefunden hat.

---

§. X.

Berichts-Erstattung der Consuls nach Hofe.

Ein jeder Unserer Consuls ist verpflichtet, am Schlusse jeden Jahres einen Hauptbericht an Unser Departement der auswärtigen Angelegenheiten zu erstatten, und nicht allein damit eine General-Liste von sämmtlichen in dem Laufe des Jahres dorten angekommenen und abgegangenen Preußischen Schiffen nebst möglichst genauer Specification ihrer eingebrachten und mitgenommenen Ladungen, so wie auch, falls öffentliche gedruckte Listen von sämmtlichen dort ein- und ausgegangenen Schiffen und deren Ladungen zu haben wären, selbige gleichfalls einzusenden, sondern auch noch alles Uebrige, was zur Uebersicht des dortigen Verkehrs Unserer Staaten dienen kann, und alle auf dasselbe Bezug habende erhebliche oder auch sonstige merkwürdige Vorfälle anzuzeigen. Derselbe ist aber auch in der Zwischenzeit zu Berichts-Erstattungen verbunden, so oft dergleichen Vorfälle sich ereignen, deren Kenntniß für Uns von Interesse sein möchte, oder wobei er besonderer Verhaltungsbefehle benöthiget sein dürfte.

An Unſer Commerz-Departement muß der Conſul gleichfalls am Schluß des Jahres eine General-Liſte der dort ein- und ausgegangenen Preußiſchen und wo möglich auch übrigen fremden Schiffe und ihrer Ladungen einſchicken, und ſowohl in dieſen alljährlichen Anzeigen, als auch in der bei allen wichtigen Handelsveränderungen in der Zwiſchenzeit mit dem Commerz-Departement unter dem Rubro H. S. zu führenden Correſpondenz ſich noch näher über alle das Commerz Unſerer Staaten angehende Umſtände extendiren. Er wird zu dieſem Behuf vornehmlich aufmerkſam ſein, und ſeine Anzeigen richten: auf die Preiſe ſolcher Waaren, welche Unſere Unterthanen von fremden Nationen in den dortigen Häfen kaufen, und auf die Conjuncturen, die ſolche in einem und dem andern dortigen Seeorte wohlfeiler oder theurer machen; auf die verſchiedenen dort davon zu entrichtenden Abgaben, deren Erhöhung oder Verminderung; auf die Hafen- und Schiffs-Ungelder, wie ſolche ſchon eingeführet ſind, oder noch aufgelegt werden; auf den Vorrath oder Mangel der Handelsartikel, ſelbſt die Erndten oder die Zufuhren aus andern Ländern; auf den möglich zu machenden Abſatz Preußiſcher Manufactur-Waaren; auf neue Erfindungen der dortigen Induſtrie, beſonders Auffindung der wohlfeilſten rohen zur Fabrication zu verwendenden Materialien; auf Abſatzquellen in den dortigen oder in fremden Ländern, wohin die Schiffahrt und Handlung des Orts mit ſolchen Waaren reicht, welche Unſere Staaten vorzüglich liefern; auf Aus- und Einfuhrverbote; Geſetze, die zur Einſchränkung oder Begünſtigung des Preußiſchen Handels gereichen können; und in wiefern ein Activ-Handel mit einer oder der andern Waare rathſam, oder wie auch nur ein ausgebreiteterer Paſſiv-Handel möglich ſei.

Bemerkungen.

1) Ueber die in den conſulariſchen Jahres-Berichten zu wünſchende Ausführlichkeit hat ſich das sub Nr. 20. nachfolgende Circular vom 6ten November 1840 ausgeſprochen.

2) Das unter Nr. 21. beigefügte Circular vom 23ſten September 1844 bezieht ſich auf das Verhältniß zu dem Königlichen

Handels-Amte, an deſſen Präſidenten die Königlichen Conſular-Beamten unmittelbar zu berichten haben.

3) Bei der Einſendung von Actenſtücken, welche nicht in der franzöſiſchen oder engliſchen Sprache abgefaßt ſind, haben die Königlichen Conſular-Beamten wo möglich eine deutſche Ueberſetzung beizufügen.

(Beilagen.)

Nr. 20.

Circulare
vom 6ten November 1840.

Das Königliche Finanz-Miniſterium, welches nach den dermalen beſtehenden Reſſort-Verhältniſſen zugleich an die Stelle des im Conſular-Reglement vom 18ten September 1796. §. X. genannten vormaligen Commerz-Departements getreten iſt, hat nach einer mir gemachten Mittheilung in den meiſten bisherigen conſulariſchen Jahres-Berichten eine ſolche Ausführlichkeit, als für die Zwecke der Verwaltung zu wünſchen iſt, nicht gefunden.

In ſeiner Stellung als oberſte Handels-Verwaltung muß daſſelbe Werth darauf legen, über den geſammten Handels-Verkehr derjenigen fremden See-Häfen, mit welchen der dieſſeitige Handel in unmittelbarer Verbindung ſteht, oder wohin auch nur auf indirectem Wege dieſſeitige Erzeugniſſe gelangen, möglichſt vollſtändige Notizen zu erhalten, namentlich alſo auch in Bezug auf den Antheil dritter Nationen an den dortigen Ein- und Ausfuhr-Verhältniſſen. Solchen Wünſchen iſt aber durch die meiſten bisherigen conſulariſchen Jahresberichte nicht vollſtändig Genüge geſchehen.

Da gleichwohl der §. X. des Conſular-Reglements von 1796, zunächſt nur die eigenen dieſſeitigen Verkehrs-Verhältniſſe zum Gegenſtande der conſulariſchen Berichts-Erſtattung macht, und in den weiteren Beziehungen die beſtimmte Anforderung an die Königlichen Conſular-Beamten nur auf die Einſendung von Schiffahrts-Liſten für den Fall, daß dergleichen öffentlich im Drucke erſcheinen, beſchränkt; ſo wird die Königliche Regierung es mit beſonderem Danke anerkennen, wenn die Königlichen Conſular-Beamten ſich über die Grenzen der vorgeſchriebenen Verpflichtung hinaus bemühen, in ihren Jahresberichten auch ſchon nach ihren eigenen Erfahrungen und Anſchauungen, mit Benutzung der, ihnen ſonſt etwa zu Gebote ſtehenden Quellen, ein möglichſt vollſtändiges Bild von den Verhältniſſen des Handels auf ihrem Platze nach allen verſchiedenen Richtungen hin aufzuſtellen, oder doch wenigſtens die Anzahl der von jeder Flagge daſelbſt ein- und ausgelaufenen Schiffe, wo möglich unter näherer Bezeichnung der Tonnenzahl und des Inhalts der Ein- und Ausfuhr-Ladungen, anzugeben. Immer bleibt aber die ſorgfältigſte Erfüllung der erwähnten Reglements-Vorſchriften ein Gegenſtand der conſulariſchen Verpflichtungen, welcher nicht aus den Augen zu verlieren iſt.

Vorſtehende Bemerkungen kann ich auf den Antrag des Königlichen Finanz-Miniſteriums keinen Anſtand nehmen, den ſämmtlichen Königl. Conſular-Beamten zugehen zu laſſen.

Berlin, den 6ten November 1840.

Miniſterium der auswärtigen Angelegenheiten.

Frhr. von Werther.

Nr. 21.

Circulare
an ſämmtliche Königlich Preußiſche Conſular-Beamte.

Des Königs Majeſtät haben die Errichtung eines beſonderen Handels-Amtes zu verordnen geruhet, welches hauptſächlich dazu beſtimmt iſt, über den Zuſtand und den Gang des Handels und der Gewerbe die nöthigen Nachrichten zu ſammeln. Behufs der Erreichung dieſes Zweckes ſind auch die Königlichen Conſulate verpflichtet, dem Präſidenten des gedachten Handelsamtes auf Erfordern Auskunft zu geben. Demgemäß werden ſämmtliche Königliche Conſular-Beamte hierdurch angewieſen, dem zum Präſidenten jener Anſtalt ernannten Herrn von Rönne in allen Fällen, wo derſelbe von ihnen Auskunft erfordert, ſolche nach beſten Kräften zu ertheilen. Sie haben dabei ihre Berichte unmittelbar an den genannten Präſidenten zu richten und zu befördern, ohne daß es der Vermittelung des unterzeichneten Miniſteriums oder einer Königlichen Geſandtſchaft bedarf.

Berlin, den 23ſten September 1844.

Miniſterium der auswärtigen Angelegenheiten.

Eichmann.

---

§. XI.

Correſpondenz der Conſuls mit den Preußiſchen Geſandten.

Wir machen es auch dem Conſul zur Pflicht, mit Unſerer Geſandtſchaft, wenn eine ſolche im dortigen Lande vorhanden iſt, Correſpondenz zu pflegen, ſie von erheblichen Vorgängen zu benachrichtigen, und von ihr, nach Maaßgabe der vorkommenden Umſtände, Interceſſionen und Unterſtützung ſeiner Schritte nachzuſuchen, ſo wie in dringenden Fällen proviſoriſche Verfügung, bis auf Unſere eigene nähere Anweiſung, anzunehmen und zu befolgen.

§. XII.

Consulats-Gebühren.

Zur Belohnung für die vorgedachtermaßen pflichtmäßig zu leistenden Dienste, werden den Consuls von allen in den Häfen ihres Consulats-Bezirks ankommenden oder abgehenden Preußischen Schiffen, in folgender Art Consulats-Gebühren bewilliget, welche sie entweder selbst, oder durch die nach §. 16. etwa von Uns anzustellende Vice-Consuls zu erheben berechtiget sein sollen.

A. Für die außerhalb der Ostsee angestellten Consuls.

Einem jeden Unserer in den verschiedenen Europäischen Staaten außerhalb der Ostsee, und in den noch entlegenern Gegenden angestellten Consuls, wird von allen Schiffen, die Unsern Unterthanen zugehören, und in die Häfen seines Consulats kommen, für eine jede Commerz-Last nach der Trächtigkeit des Schiffes, laut dessen Meßbriefes, Ein guter Groschen in Berliner Courant, den Reichsthaler zu 24 Groschen gerechnet, oder in Holländschen Ducaten, diesen zu 3 Preußischen Courant Thalern angenommen, bezahlt. Ist aber die Trächtigkeit des Schiffes in dem Meßbriefe nicht nach Commerz-Lasten bestimmt, sondern lautet auf Holz, Eisen, Roggen oder schlechtweg auf Lasten, so soll ein Drittheil weniger, also nur 8 Pfennige für eine jede solche Last erhoben werden. Die solchergestalt bestimmten Consulat-Gebühren werden von einem Preußischen Schiff in der Regel nur an dem Orte, wo dasselbe eine Ladung einnimmt, oder die mitgebrachte löschet, oder auch beides zugleich thut, und zwar nur einmal, also von der eingebrachten oder abgehenden Ladung nicht besonders, entrichtet. Aber auch dann, wenn ein Schiff wegen Sturm oder Havarie, in einen andern fremden Hafen, als denjenigen, wohin es eigentlich bestimmt war, einlaufen, also einen Nothhafen suchen muß, ist der dortige Consul zur Einforderung der nehmlichen Gebühren berechtiget, weil er außer der für Schiff und Ladung zu leistenden Hülfe auch schuldig ist, dem Schiffer nach Vorschrift der §§. 2. und 3. die Unkosten-Rechnung zu verificiren und attestiren.

B. Für die innerhalb der Oſtſee angeſtellten Conſuls.

In Abſicht Unſerer innerhalb der Oſtſee, mit Einſchluß von Helſingoer, angeſtellten Conſuls, verbleibt es bei der Circular-Verordnung vom 1ſten September 1783, wonach dieſelben von jedem in den Hafen ihres Bezirks zum Aus- und Einladen ankommenden Preußiſchen Schiffe, ohne Unterſchied ſeiner Größe, Einen Reichsthaler Berliner Courant oder in Ducaten zu drei ſolchen Thalern gerechnet, an Conſulat-Gebühren empfangen. Dieſe müſſen von jeder Reiſe bezahlet werden, ſofern das Schiff 50 Laſt und darüber groß iſt; enthält daſſelbe aber unter 50 Laſt, ſo werden ſie nur einmal im Jahre entrichtet. Auch finden die Gebühren, aus dem bei A. bemerkten Grunde, dann Statt, wenn ein Schiff wegen Sturm oder Havarie in den Hafen einläuft.

Wegen Unſeres Conſuls zu Helſingoer aber fügen Wir hierzu noch die weitere Beſtimmung, daß derſelbe von einem Schiff, welches blos den Sund paſſiret, und zu Helſingoer nur den Zoll entrichtet, nicht aber auch Ladung löſchet oder einnimmt, und zwar, wenn ein ſolches Schiff über 50 Laſten groß iſt, Einen Thaler Berliner Courant, wenn aber daſſelbe nur 50 Laſten und darunter ladet, Einen Gulden, oder Sechszehn Groſchen Berliner Courant, zu erheben hat. Dieſe Gebühren dürfen indeß dem Conſul zu Helſingoer, von einem Schiff, ohne Rückſicht auf deſſen mehrmalige Paſſirung, nur einmal im Jahre entrichtet werden. Derſelbe muß dagegen die Clarirung des Preußiſchen Schiffes, oder Beſorgung bei der Sund-Zoll-Kammer, unentgeltlich verrichten, wenn der Schiffer dieſes wünſchet und verlanget. Letzterer iſt aber nicht gehalten, ſich jedesmal perſönlich bei dem Conſul zu Helſingoer zu melden, ſondern kann ſeine Conſulat-Gebühren und Anzeigen an dieſen, wenn Wind und Wetter unverweilte Weiterreiſe dringend macht, auch durch einen dritten gelangen laſſen.

C. Ausnahme davon.

Schiffe, welche in einen Hafen, es ſei innerhalb oder außerhalb der Oſtſee, nur mit Ballaſt einkommen, und mit Ballaſt wieder von dort ausgehen, zahlen dem Conſul nur die Hälfte der unter A. und B. feſtgeſetzten Gebühren. Die von Stettin nach

Copenhagen gehenden Holzschiffe, so wie die nach Amsterdam gehenden Ostfriesischen Torfschiffe sind von Erlegung der Consulat-Gebühren gänzlich befreiet, und von Meldung bei den Consuls, wo es die Schiffer nicht selber nöthig finden, dispensiret.

Bemerkungen.

1) Die Gebühren-Verhältnisse der Königlichen Consular-Beamten sind mit Abänderung der in diesem Paragraphen enthaltenen Bestimmungen durch den in der Beilage Nr. 22. beigefügten Tarif vom 10ten Mai 1832 anderweitig regulirt worden. In der besonderen Beziehung auf Helsingoer ist die unter Nr. 23. nachfolgende Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 24sten Januar 1845 ergangen, wodurch die Vorschrift der Anmerkung 3. jenes Tarifs näher bestimmt worden ist.

2) Baare Auslagen, welche den Königlichen Consular-Beamten aus der Verwaltung ihres Postens bei vorschriftsmäßiger Geschäftsführung erwachsen, werden denselben durch die Königliche Legations-Kasse in Berlin erstattet. Es ist aber die Liquidation dieser Kosten unter Beifügung der nöthigen Beläge spätestens am Schlusse eines jeden Jahres dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten einzureichen.

Behufs der Erstattung der zur Unterstützung von Seeleuten ausgelegten Gelder mögen sich die Königlichen Consular-Beamten zur Abkürzung der Sache unmittelbar an die betheiligten Rheder oder deren Bevollmächtigte wenden. Jedenfalls aber haben sie in Strandungsfällen, wenn aus dem Schiffbruch hinreichende Werths-Ueberschüsse zu retten gewesen, mit Rücksicht auf §§. 1577. 1578. Allgem. L. R. II. 8. (Beilage Nr. 10.) dafür Sorge zu tragen, daß zur Deckung der Ausgaben, welche durch die consularischen Hülfsmaßregeln veranlaßt werden, die nöthigen Fonds disponible bleiben.

Sind die Rheder oder die unterstützten Individuen selbst entweder gesetzlich nicht verpflichtet, oder unvermögend, dergleichen Consulats-Auslagen zu vergüten, so tritt die Staats-Kasse dafür ein.

3) Reise-Kosten, welche den Königlichen Consular-Beamten in Erfüllung ihrer Dienstpflichten erwachsen können, z. B. aus Veranlassung von Strandungen, gehören nicht zu den gegen die Staats-Kasse liquidirbaren Consulats-Auslagen. Sie müssen vielmehr, soweit nicht von Privat-Personen Ersatz dafür zu leisten ist, zu denjenigen Unkosten des Amts gerechnet werden, deren Deckung auf den Ertrag der Gebühren angewiesen ist.

(Beilagen.)

Nr. 22.

Gebühren-Taxe für die Königlich Preußischen Consulate. Vom 10ten Mai 1832.

I. Allgemeine Consulats-Gebühren, welche von jedem in einem Hafen, wo ein Preußischer Consul oder Vice-Consul angestellt ist, ankommenden Preußischen Schiffe, welches daselbst Ladung löscht, Ladung einnimmt, oder auch beides verrichtet, oder einen Nothhafen sucht, oder überwintert, nach der aus dem Beil- oder Meßbriefe hervorgehenden Trächtigkeit des Schiffes zu entrichten sind.

1) In den außereuropäischen Häfen für eine jede Preußische Normallast 2 Sgr.
2) In den europäischen Häfen außerhalb der Ostsee, für die Normallast 1 Sgr. 6 Pf.
3) In den Häfen innerhalb der Ostsee, mit Einschluß des Sundes, der Belte und des Schleswig-Holsteinschen Kanals
   a) von Schiffen über funfzig Normallasten, für die Last 1 Sgr.
   b) von Schiffen unter funfzig Normallasten, für die Last 6 Pf.

Anmerkungen.

1) Schiffe, welche in einem Hafen nur mit Ballast einkommen und mit Ballast wieder von dort ausgehen, imgleichen Schiffe, welche zwar beladen, und zum Zwecke der Löschung einlaufen, jedoch denselben wegen anderweitig erhaltener Bestimmung ohne vorgenommene Löschung wieder verlassen, zahlen nur die Hälfte der obigen Gebühren.
2) In denjenigen Fällen, wo einem Königlichen Consulate ein nicht auf den Hafen seines Wohnorts beschränkter größerer Bezirk angewiesen ist, haben die Schiffe, welche zwar innerhalb dieses Bezirks, aber in einem Vor- oder Nebenhafen, wo weder der Consul, noch ein Vice-Consul residirt, einlaufen, nur dann die Consulat-Gebühr zu entrichten, wenn sie in den Fall kommen, die amtlichen Functionen des Consulats in Anspruch zu nehmen.
3) Hinsichtlich der dem Consulate zu Helsingör zustehenden Gebühr hat es bei den Bestimmungen vom 12ten März 1829 sein Bewenden, wonach an selbiges von jedem den Sund passirenden Schiffe 10 Sgr. zu entrichten sind..

II. Gebühren für besondere amtliche Verrichtungen.

1) Für die Aufnahme einer neuen Musterrolle 2 Thlr.
2) Für Abänderungen einer Musterrolle 1 Thlr.
3) Für Aufnahme eines Seeprotestes 1 Thlr. 10 Sgr.
4) Für Ertheilung oder Beglaubigung eines Ursprungs- oder Gesundheits-Attestes, imgleichen für Beglaubigung von Unterschriften oder Abschriften anderer Documente 1 Thlr.

In sofern von einem Versender mehrerer mit demselben Schiffe ab-

zuſendender Gegenſtände für ein jedes derſelben ein dergleichen Atteſt verlangt wird, ſind für jedes die Anzahl von fünf überſteigende Atteſt nur zu entrichten 15 Sgr.

5) Für Aufnahme oder Atteſtirung von Vollmachten 2 Thlr.
6) Für Ausſtellung eines Reiſepaſſes 1 Thlr. 10 Sgr.
7) Viſirung eines Reiſepaſſes 15 Sgr.

ad 6 und 7 bei Matroſen, Handwerksburſchen und andern Unvermögenden gratis.

8) Für Ertheilung von Certificationen über Handels- und Schiffahrts-Gegenſtände, imgleichen Legaliſationen von Acten und Contracten, welche Preußiſche Unterthanen am Orte des Conſulats unter ſich errichten, in den im §. VIII. des Conſulat-Reglements vom 18ten September 1796 vorgeſehenen Fällen 1 Thlr. 15 Sgr.
9) Für Abſchriften von im Conſulate aufgenommenen Verhandlungen, die nicht gebrochene Folioſeite 2 Sgr.

Hinſichtlich derjenigen nicht eigentlich amtsmäßigen Verrichtungen bei See- und Krieges-Unfällen der Schiffe, Prozeſſen, Todesfällen und dergleichen, welche von den Conſuln entweder auf beſonderes Verlangen der betheiligten Preußiſchen Unterthanen, oder bei dringenden Vorfällen, und wenn die betheiligten Preußiſchen Unterthanen keine Correſpondenten oder Bevollmächtigte am Orte haben, von Amts wegen geleiſtet werden, verbleibt es bei der Beſtimmung des §. IX. des Conſulat-Reglements, wonach die Conſuln berechtigt ſind, gleich andern Kaufleuten, ſich eine billige Proviſion für ſolche Commiſſions-Geſchäfte zu berechnen.

Berlin, den 10ten Mai 1832.

Friedrich Wilhelm.
v. Schuckmann. Graf v. Bernſtorff.

Vorſtehender Gebühren-Tarif, durch welchen die betreffenden Beſtimmungen des Artikels 12 des Conſulat-Reglements vom 18ten September 1796 abgeändert worden ſind, wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniß und Nachachtung namentlich der Königlich Preußiſchen Conſuln, ſo wie des Schiffahrt und Handel treibenden Publicums gebracht.

Berlin, den 16ten Juni 1832.

Der Miniſter des Innern für Handels- und Gewerbe-Angelegenheiten.
v. Schuckmann.
Der Miniſter der auswärtigen Angelegenheiten.
Aneillon.

Nr. 23.

Allerhöchſte Cabinets-Ordre vom 24ſten Januar 1845 wegen der, in Helſingoer zu zahlenden Conſulats-Gebühren.

Nach Ihrem Vorſchlage in dem Berichte vom 6ten d. Mts. beſtimme Ich zur Erleichterung der diesſeitigen Sundſchiffahrt, daß der Conſul in

Helsingoer von sämmtlichen dorthin kommenden Preuß. Schiffen, gleichviel, ob sie der Sundzoll-Clarirung wegen, oder aus einem anderen Grunde dort verweilen, außer den im Tarife vom 10ten Mai 1832 unter Nr. II. bestimmten Gebühren für besondere amtliche Verrichtungen keine weitere Gebühr als 10 Sgr. von jedem Schiffe erheben soll. Ich ermächtige Sie, hiernach das Nöthige anzuordnen.

Berlin, den 24sten Januar 1845.

gez. Friedrich Wilhelm.

An
die Staats-Minister, Freih. v. Bülow und Flottwell.

§. XIII.

Immunitäten und Rechte der Consuls in ihren Wohnorten.

Außer dem Genuß dieser Consulats-Gebühren, und der bei Uebernahme kaufmännischer Commissionen von Unsern Unterthanen zu beziehenden billigen Provisionen, werden Wir auch noch jedem Unserer Consuls die Immnnitäten, Rechte und Vorzüge zu sichern suchen, welche ihm in seiner Eigenschaft an dem Ort seiner Residenz zukommen möchten.

Etwas näheres aber können und wollen Wir hier für Unsere sämmtlichen Consuls nicht bestimmen, zumal es auf die Verschiedenheit der Lande und Orte aukömmt, wo sie angestellt sind. Wir behalten Uns indeß auf ihre Anfragen in speciellen zweifelhaften Fällen das Weitere bevor.

§. XIV.

Consulat-Uniform; Wappen am Hause; Consulat-Siegel; Schreiber.

Wir verstatten jedem Consul, zu seiner persönlichen Auszeichnung, so lange er in Unserm Dienste wirklich stehet, die angeordnete Uniform zu tragen; nämlich einen blauen Rock mit rothem Unterfutter, dergleichen Kragen und Aufschlägen, eine rothe Weste und weiße Beinkleider; und zwar den Kragen, die Aufschläge und die Weste mit Gold gestickt; außerdem einen schwarzen Hut, ohne Tressen, mit schwarzer Cocarde und goldnen Cordons; an dem vergoldeten Degen aber ein Port d'Epée von Gold.

Desgleichen darf der Consul, falls es dort üblich ist, und er es rathsam findet, Unser Königliches Wappen vor seiner Wohnung

haben, damit dieſe von Unſern ſeefahrenden Unterthanen um ſo leichter gefunden werde.

Zu ſeinen Amtsgeſchäften kann ſich derſelbe eines Conſulat-Siegels bedienen, welches den Preußiſchen gekrönten Adler, mit Unſerm Namenszug auf der Bruſt, und der Umſchrift: Königlich Preußiſches Conſulat zu N. N. enthalten muß.

Will derſelbe zu ſeiner Erleichterung bei etwa gehäuften Geſchäften einen zuverläßigen Menſchen als Schreiber gebrauchen, ſo wird ihm ſolches vergönnt; nur nehmen Wir von letzterm keine Kenntniß, und der Conſul bleibt für alle deſſen Dienſthandlungen verantwortlich.

Bemerkungen.

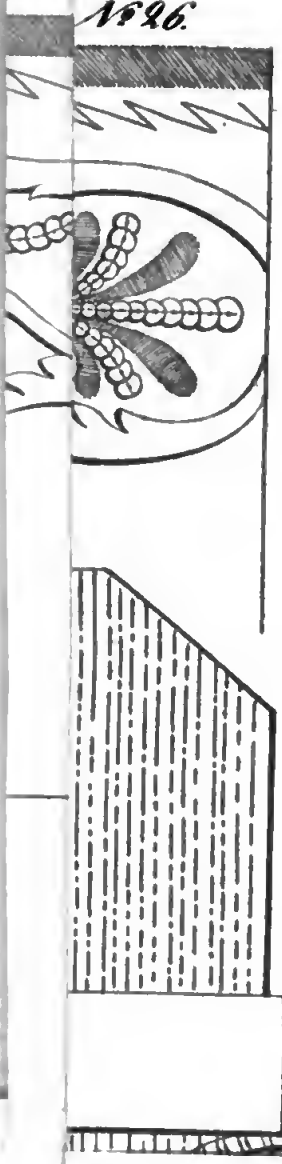
1) Ueber die Dienſt-Uniform der Königlichen Conſular-Beamten ſind durch die Allerhöchſte Cabinets-Ordre vom 12ten November 1831 Beſtimmungen getroffen worden, welche nebſt den dazu gehörigen verſchiedenen Zeichnungen in den Anlagen Nr. 24. 25. 26. 27. beigefügt ſind.

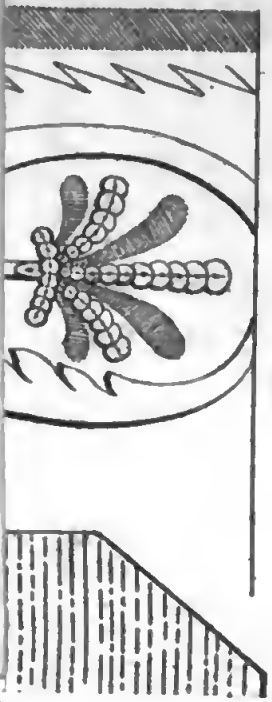
2) Die erforderlichen zwei Dienſtſiegel, von denen das eine zum Rothdruck und das andere zum Schwarzdruck beſtimmt iſt, werden einem jeden Königlichen Conſular-Beamten von Berlin aus koſtenfrei geliefert.

3) Für die Beſchäftigung eines Kopiſten oder andere Kanzlei-Hülfe hat den Königlichen Conſular-Beamten der Regel nach keine beſondere Vergütung bewilligt werden können.

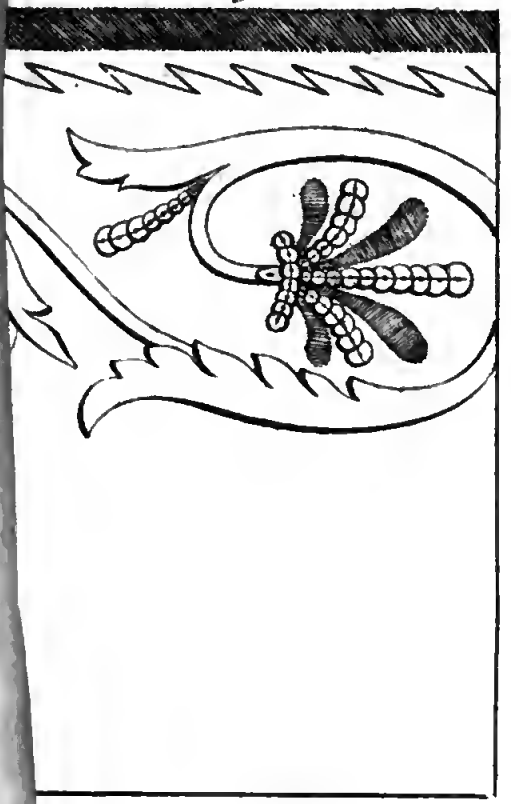
4) Wenn ſich die Königlichen Conſular-Beamten bei Reiſen oder in anderen Verhinderungsfällen einen Stellvertreter zu ſubſtituiren wünſchen, ſo bedarf es zuvor einer ausdrücklichen Genehmigung des Miniſteriums oder wenigſtens der vorgeſetzten Geſandtſchaft, damit derſelbe zu ſeiner Geſchäftsführung als legitimirt zu betrachten ſei. Dieſe Genehmigung ſelbſt kann auch nur mit der Einſchränkung ertheilt werden, daß der Königliche Conſular-Beamte für die Geſchäftsführung ſeines Stellvertreters perſönlich verantwortlich bleibe, und daß bei der Ausfertigung ſchriftlicher Acte, beſonders was Beglaubigungen betrifft, das obwaltende Vollmachts-Verhältniß ausdrücklich mit anzugeben ſei.

5) Unter Nr. 28. iſt das Formular für die Beſtallung der Königlichen Conſular-Beamten beigefügt.


N°26.



Digitized by Google



(Beilagen.)

Nr. 24.

Uniform der Königlichen Conſulats-Beamten.

I. Staats-Uniform.

1) Grundfarbe des Rockes und Unterfutters: dunkelblau.
2) Schnitt des Rockes: Eine Reihe Knöpfe, ſtehender Kragen, runde Aufſchläge.
3) Kragen und Aufſchläge: ſchwarzer Sammet.
4) Stickerei:
   a. die General-Conſuls
      auf Kragen, Aufſchlägen und Patten nach der beigehenden Zeichnung 1¾ Zoll breit; auf dem Kragen eine Roſette.
   b. die Conſuls: gleiche Stickerei, ohne Roſette auf dem Kragen.
   c. die Vice-Conſuls: gleiche Stickerei mit einer Roſette.
5) Epaulets: von Gold mit einfacher Borte und Franzen, die General-Conſuls und Conſuls.
   Die Vice-Conſuls tragen keine Epaulets.
6) Knöpfe: gelb, mit dem kleinen Wappenſchilde verſehen.
7) Degen und Portepee: Der Degen mit vergoldetem Gefäß;
   das Portepee von Gold und dunkelblauer Seide.
8) Unterkleider: von weißem Kaſimir;
   von dunkelblauem Tuch bei kleineren Gelegenheiten.
9) Hut und Hutverzierung: Ein dreieckiger Hut mit der Nationalcocarde;
   als Hutverzierung die General-Conſuls: Treſſenlitzen und Cordons.
   Die Conſuls und Vice-Conſuls nur Treſſenlitzen.

II. Interims-Uniform.

Grundfarbe des Rockes und Unterfutters, Schnitt des Rocks und Kragens und Aufſchläge, wie bei der Staats-Uniform, dagegen fällt die Stickerei gänzlich weg.

Epaulets, Knöpfe, Degen und Portepee, Unterkleider, Hut und Hutverzierung, wie bei der Staats-Uniform.

Nr. 28.

Beſtallung

für den

als Conſul zu

Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden König von Preußen u. ſ. w.

Thun kund und fügen hiermit zu wiſſen: daß nachdem Wir gut gefunden haben, in einen Conſul zu beſtellen, Wir dazu den

wegen seiner Handlungskenntnisse und übrigen guten Eigenschaften Uns angerühmten Kaufmann in Gnaden ausersehen und angenommen haben.

Wir thun solches auch hiemit und Kraft dieses, dergestalt und also, daß er die Ausbreitung des Handels Unserer Staaten nach Möglichkeit befördern; alles was Wir ihm aufzutragen nöthig finden, oder weshalb Unsere Unterthanen selbst an ihn sich wenden möchten, mit Fleiß, Redlichkeit und Bereitwilligkeit ausrichten; besonders sich der Preußischen Unterthanen, die Handel und Schiffahrt treiben und seinen Beistand verlangen, eifrigst annehmen, und ihnen Unsern Schutz, wenn sie dessen sich nicht unwürdig gemacht, angedeihen lassen, auch überhaupt alles thun und besorgen soll, was in seinen Instructionen vorgeschrieben ist, und wie es einem redlichen, geschickten und fleißigen Königlichen Preußischen Consul eignet und gebühret und Unser allergnädigstes Vertrauen deshalb zu ihm gerichtet ist.

Wir requiriren übrigens hiemit alle und jede, welchen dieses vorkommt, oder sonst zu wissen nöthig ist, gedachten Kaufmann als Unsern Consul in zu erkennen, auf die Vorstellungen, welche er in solcher Eigenschaft thun wird, willfährige Rücksicht zu nehmen, ihm alle zur Ausübung seines Amts etwa bedürfende Hülfe und Beistand zu bewilligen, auch ihm alle Freiheiten, Privilegien und Prärogativen, welche dortigen Orts die Consuls anderer freundschaftlichen Mächte genießen, angedeihen zu lassen; wogegen Wir dieses alles bei vorkommenden Gelegenheiten zu erwiedern nicht ermangeln werden.

Des zu Urkund haben Wir gegenwärtiges Patent höchsteigenhändig unterschrieben und mit Unserm Königlichen Innsiegel bedrucken lassen. So geschehen und gegeben zu den ten 18

ad contrasignandum.

---

§. XV.

Ordentliche Asservirung der Consulat-Papiere.

Wir erwarten übrigens von jedem Consul, daß er zu seiner eigenen Geschäfts-Erleichterung alle seine zu Amtsverrichtungen gehörige oder einschlagende Papiere in guter Ordnung halte, und zu dem Ende nicht allein über die nach §. 2. in Absicht der ein- und abgehenden Preußischen Schiffe, und über sonstige nach den vorherigen Paragraphen ihm im Amte vorkommende erhebliche Umstände ein genaues Journal führe, sondern auch von seinen Berichten, offiziellen Schreiben und andern Acten die Concepte oder Copien, so wie auch die an ihn selbst eingehende Rescripte, Schreiben u. s. f. wohl aufbewahre, und dadurch, indem er sie Rubrik-

weiſe nach den Materien oder chronologiſch ordnet, eine Conſulat-Regiſtratur formire.

Wir machen es auch dem Conſul zur Pflicht, ſich ſo einzurichten, damit, wenn er mit Tode oder auf ſonſtige Art abgehet, die ſämmtlichen Conſulat-Papiere ſeinem Nachfolger im Amt vollſtändig überliefert werden, welcher darüber ihm oder ſeinen Erben eine Decharge ertheilt, ſolches auch hieher berichtlich anzeigt, und ſich übrigens nach den unter den Papieren befindlichen Inſtructionen eben ſo richtet, als wenn ſie an ihn ſelbſt ergangen wären.

§. XVI.

Vice-Conſul.

Auch dienet dies Reglement zur unabweichlichen Norm für die Vice-Conſuls, welche Wir, ſei es an einem Ort, wo ſchon ein Preußiſcher Conſul befindlich iſt, ihm zu ſeiner Erleichterung bei Kränklichkeit, Altersſchwäche oder ſonſtigen Verhinderungen zu adjungiren, oder aber in einem gewöhnlich auch von Preußiſchen Schiffen beſuchten Außenhafen ſeines Conſulat-Bezirkes anzuſtellen, aus eigener Bewegung oder auf Vorſchlag des Conſuls gut finden möchten.

Ein Vice-Conſul erſterer Art iſt als ein Subſtitut des dortigen Conſuls zu betrachten, und hat nur in ſo weit, als bei der Anſetzung er ſich mit dieſem deshalb unter Unſerer Genehmigung vereinbaret, oder Wir ſelbſt es etwa feſtgeſetzet, von den Conſulat-Gebühren und den nach §. 9. vorfallenden Proviſionen für die von Conſulatswegen zu verrichtende merkantiliſche Beſorgungen einen Antheil zu genießen.

Ein in einem Außenhafen angeſtellter Vice-Conſul vertritt auch ganz die Stelle des Conſuls ſeines Hauptortes, er hat aber allein an dieſen ſeine Anzeigen über die ein- und ausgehenden Preußiſchen Schiffe nach §. 2. und andere erhebliche Vorkommenheiten zu erſtatten, und von ihm auch ſeine Anweiſungen zu gewärtigen, ſehr dringende Fälle ausgenommen, wo er unmittelbar ſich an Unſer Departement der auswärtigen Angelegenheiten, oder Unſern Geſandten im Lande wenden kann. Ein ſolcher Vice-Conſul beziehet die bei ihm vorfallenden Conſulat-Gebühren zur Hälfte für ſich, und berechnet die

andere Hälfte dem Conſul ſeines Hauptortes; die Proviſionen für die von ihm ſelbſt in dem Außenhafen zu beſorgende Commiſſionen nach §. 9. aber behält derſelbe gänzlich.

Bemerkung.

Die Vorſchrift wegen der Gebühren-Theilung zwiſchen dem Vice-Conſul und deſſen vorgeſetztem Conſul findet in Beziehung auf die, unter Nr. II. des Tarifs vom 10ten Mai 1832 feſtgeſetzten Entſchädigungen für beſondere Verrichtungen keine Anwendung.

---

§. XVII.

Bekanntmachung dieſes Reglements.

Schließlich wollen Wir dieſes Reglement nicht allein einem jeden in Unſerm Dienſt wirklich ſtehenden Conſul zu ſeiner beſtändigen und genaueſten Nachachtung zufertigen laſſen, und ihn hierdurch verbinden, daſſelbe in ſeinem Conſulat-Hauſe zur Einſicht eines jeden hinkommenden Preußiſchen Unterthanen ſtets bereit zu haben; ſondern daſſelbe ſoll auch in Unſern See-Provinzen zur Kenntniß des dortigen ſchiffahrenden und commercirenden Publicums gebracht werden, damit dieſes wiſſe, was es von Unſern Conſuls in der Fremde zu erwarten, und auch ſeiner Seits gegen ſie zu beobachten habe.

Gegeben Berlin, den 18ten September 1796.

L. S. Friedrich Wilhelm.

v. Blumenthal. v. Werder. v. Alvensleben.

v. Struenſee. v. Haugwitz.

Dem vorſtehenden Conſular-Reglement wird unter Nr. 29. ein Verzeichniß ſämmtlicher im Auslande angeſtellten Preußiſchen Conſular-Beamten beigefügt.

Die eintretenden Veränderungen werden durch die Preuß. Allgemeine Zeitung zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Nr. 29.

Im Auslande angeſtellte Preußiſche Conſuln.

Afrika.

Algier, ... Hr. Hans Chriſt. Hoskiar, Conſul.

Argentiniſche Republik.

Buenos-Ayres, . . . Hr. Franz Joſ. Mohr, Conſul.

Belgien.

Antwerpen, ... Hr. Philipsborn, Legationsrath und General-Conſul. (Ritter des Belg. Leopold-Ordens.)
Hr. Adrien Saportas, Conſul. (Ritter des rothen Adler-Ord. 3r Kl. mit der Schleife und des Niederl. Löwen-Ord.)

Brüſſel, ... Hr. Eduard Woeſte,
Gent, ... Hr. Joh. Pauli,
Oſtende, ... Hr. Wilh. Ad. Bach,
} Conſuln.

Braſilien.

Rio de Janeiro, General-Conſul für ganz Braſilien (vacat) ad int. verwaltet durch:
Hrn. Leo Theremin, Conſul. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)

Bahia, ... Hr. Peter Herm. Berndes, Conſul.

Pernambuco, ... Hr. Ferd. Belenot, Conſul.
Hr. José Diego da Silva, Vice-Conſ.

Rio Grande do Sul, Hr. Chriſtian Thomſen, Vice-Conſul.

Santos, ... Hr. Th. Wille, Vice-Conſul.

Bremen.

Bremen, ... Hr. Fr. Ad. Delius, Conſul (zugleich für das Großherzoglich Oldenburgiſche linke Weſer-Ufer) Ritter des rothen Adl.-Ord. 3r Kl. mit der Schleife.

Reſſort:

Brake a. d. Weſer, Hr. Joh. Aug. Wilh. Reck, Vice-Conſul.
Bremerhafen, Hr. J. G. Claaſſen jun. } conſular.
Vegeſack, . . . Hr. Joh. Lange, } Privat-Bevollmächtigte.

Central-Amerika.

(Freiſtaaten Guatemala, San Salvador, Nicaragua, Honduras und Coſta rica.)

Guatemala, ... Hr. C. Fr. R. Klee, General-Conſul.

Chili.

Valparaiſo, ... Hr. E. Müller, Conſul.

Dänemark.

Aalborg, ... Hr. P. Wübroe, Vice-Conſul.
Altona, ... Hr. Joh. Friedr. Wiechers, desgl. (ſ. Hamburg.)
Inſel Bornholm, . . . Hr. P. Siemſen zu Svaneke, } Conſuln.
Flensburg, ... Hr. Caspar Andreſſen, } Conſuln.
Friedrichshafen, . . Hr. Peter Julius Kall, Commerzien-Rath. } Conſuln.
Glückſtadt, ... Hr. H. C. Höger, Vice-Conſul, ſ. Hamburg.
Helſingoer, ... Hr. Carl Prytz, Ritter des rothen Adler-Ord. 4r Kl. } Conſuln.
Kiel, ... Hr. Joh. Heinr. Hoge, } Conſuln.
Kopenhagen, ... Hr. Tutein sen. General-Conſul. Hr. Ferd. Tutein jun. Vice-Conſul.
Rendsburg, ... Hr. Peter Friedr. Niſſen, Conſul.
Thiſtedt, ... Hr. Niſſon, Conſul auf d. nordweſtl. Küſte von Jütland.
Tönningen u. Friedrichsſtadt, Hr. C. M. Lérow, Conſul.
Wyk (Inſel Föhr), . . Hr. N. F. Nommenſen, Conſul für den Bezirk der Inſel Föhr und die benachbarten Diſtricte.

Frankfurt a. M.

Frankfurt a. M., . . Hr. Moritz v. Bethmann, Conſul.

Frankreich.

Bordeaux, ... Hr. Michaelſen, Conſul. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)

Cette u. Montpellier, Hr. Lichtenſtein, Conſul.
für Cette beſonders Hr. L. Cazalis-Garonne, Vice-Conſ.

Dünkirchen, ... Hr. Conſtant Bourdon, Conſul.
Reſſort:
Boulogne ſur mer, Hr. Chauveau-Sire, Vice-Conſul.
Calais, ... Hr. Heinr. Dupont, Vice-Conſul.

Havre de Grâce, . . Hr. Joh. C. Fr. Werner, Conſul. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)
Reſſort:
Fécamp, ... Hr. Aug. le Borgne,
Granville, ... Hr. Ernſt le Mangnonnet,
Honfleur, ... Hr. Joh. Fried. Theis,
St. Malo u. St. Servan, Hr. Andr. Bruneck,
} conſular. Privat-Bevollmächtigte.

Marſeille, ... Hr. Guſt. Lichtenſtein,
Nantes, ... Hr. Hipolyte Pellontier, Ritter des rothen Adler-Ord. 4r Klaſſe.
} Conſuln.
Reſſort:
Breſt, . . . Hr. Bazil jun. Vice-Conſul.
Lorient, . . Hr. J. Rotinat, conſular. Priv. Bev.
Noirmoutier, Hr. Franz Pineau, Vice-Conſul.
Paimboeuf, Hr. Vandersluys, conſular. Priv. Bev.

la Rochelle, ... Hr. Franz Ant. Gottfr. v. Heimbach, Conſul. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)
Reſſort:
Marennes, . Hr. Déſiré Charron, conſular. Privat-Bevollmächtigter.
Inſel Oléron, Hr. P. Disdier,
Inſel Rhé (St. Martin), Hr. Dan. Rivaille Dechézeaux,
Rochefort, . Hr. André Charles Camille Guérin des Eſſards,
} Vice-Conſuln.

Rouen, ... Hr. J. Rondeaux, Conſul.

Reſſort:

Cherbourg, . . . Hr. Eugène Liais, Vice-Conſul.

Toulon, ... Hr. Marius Craſſous, Conſul.

St. Valery ſur Somme, Hr. Rouſſelin-Michault, Conſul (für den Bezirk von dieſer Stadt nördlich bis an die Grenze des Pas de Calais und ſüdlich bis an den Bezirk des Conſulats von Rouen);

in deſſen Abweſenheit oder ſonſtigen Verhinderungsfällen Hr. Hipolyte Caſſen, conſular. Priv.-Bevollmächtigter.

Griechenland.

Athen nebſt dem Pyräus, (vacat.)

Nauplia, ... Hr. Beliſarius Paulides,
Patras, ... Hr. Andreas Condoguri,
Syra, ... Hr. M. J. Salvago,
} Conſuln.

Großbritannien und Irland.

London, ... Hr. B. Hebeler, Geh. Commerz.-Rath, Gen.-Conſul für das verein. Königreich Großbritannien und Irland, zugleich Conſul für London. (Ritter des rothen Adler-Ord. 2r Kl. mit Eichenlaub und Kommandeur der Königlich Württembergiſchen Krone.)

Es reſſortiren von demſelben folgende

Vice-Conſuln:

(S.) †) Aberdeen *), . . Hr. Arthur Thomſon.
(J.) Belfaſt *), ... Hr. Guſtav Heyn.
(S.) Berwick upon Tweed, Hr. James Sinclair.
(E.) Birmingham, . . . Hr. G. R. Collis.
(E.) Briſtol *), ... Hr. Harman Visger.
(J.) Cork *), ... Hr. Reuben Deaves.
(E.) Cowes (Inſel Wight), Hr. William Stuart Day.
(E.) Dartmouth *), . . Hr. Richard Langworth Hingſton.

†) Die Buchſtaben (E.) (J.) (S.) vor den nachfolgenden Ortſchaften bedeuten: England, Irland, Schottland.)

*) und für die der örtlichen Gerichtsbarkeit unterworfene angrenzende Küſte.

Vice-Conſuln:

(E.) Deal *), ... Hr. Edward Iggulden.
(E.) Dover *), ... Hr. Henſhaw Latham.
(J.) Drogheda *), . . . Hr. James Carty.
(J.) Dublin *), ... Hr. John Walſh.
(S.) Dundee *), ... Hr. William Thornton.
(E.) Falmouth *), . . . Hr. George C. Fox.
(S.) Glasgow *), . . . Hr. Robert Sanderſon.
(S.) Grangemouth, . . Hr. Joh. Theodor Salveſen.
(E.) Inſel Guernſey, . . Hr. John Le Marchant.
(E.) Hartle-pool, . . . Hr. Georg Geipel.
(E.) Harwich *), . . . Hr. Samuel Billingsley.
(E.) Hull, Goole u. Grimsby, Hr. Henry Smith Bright.
(E.) Inſel Jerſey, . . . Hr. Philipp de St. Croix.
(S.) Lerwick *), ... Hr. Andrew Sutherland.
(J.) Limerick *), . . . Hr. Franeis Spaight.
(J.) Londonderry *), . . Hr. Charles Stewart.
(E.) Lyn u. Wisbeach, . Hr. William Garland.
(E.) Margate *), . . . Hr. William Cobb jun.
(S.) Montroſe *), . . . Hr. Robert Millar.
(S.) Newburg u. Perth *), Hr. John Lowe.
(E.) Newcaſtle upon Tyne *), Hr. William Loſh.
(E.) Newport u. Chepſtow, Hr. Chriſt. H. Stonehouſe.
(E.) Padſtowe *), . . . Hr. Thomas Richard Avery.
(E.) Penzance, Mountsbay u. St. Ives, . . Hr. Richard Pearce.
(S.) Peterhead *), . . . Hr. Alex. Robertſon.
(E.) Plymouth, Exeter u. Fowey, Hr. John Serkombe.
(E.) Poole *), ... Hr. Eduard Patzker.
(E.) Portsmouth u. Gosport, Hr. L. A. van dem Bergh.
(E.) Ramsgate *), . . Hr. Edward Spencer Curling.
(E.) Inſeln Scilly, . . Hr. Henry Edwards.
(E.) Sherness *), Rocheſter u. Faversham, . . Hr. W. W. Bentham.
(E.) Shoreham u. Brighton, Hr. John Brown.
(E.) Southampton *), . Hr. Charles Baker.
(E.) Stockton *), . . . Hr. Chriſt. Martin.

*) und für die der örtlichen Gerichtsbarkeit unterworfene angrenzende Küſte.

Vice-Consuln:

(E.) Sunderland *), . . Hr. Georg Robert Booth.
Swanſea *), . . . Hr. Robert Dunkin.
Waterford *), . . Hr. Will. Marchant Ardagh.
Weymouth *), . . Hr. Joſeph Horsford.
Yarmouth *), . . Hr. Iſaac Preſton.

Edinburgh und Leith, . Hr. James Gibſon Thomſen, (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.) } Con-
Liverpool, ... Hr. Otto Burchardt, } ſuln.

In den britiſchen Beſitzungen: — Conſuln:

Capſtadt, ... Hr. John King.
Demerary, ... Hr. Cornel Schade.
Gibraltar, ... Hr. Heinr. Friedr. Kaeſer.
Halifax, ... Hr. Stephan Binney.
Jamaika, ... Hr. Joſeph Gordon.
La Valetta (auf der Inſel Malta), Hr. Raphael Ferro.
Montréal, ... Hr. John M. Tobin.
New-Foundland, ... Hr. Benjam. Scott.
Neu-Seeland, ... Hr. F. Dillon Bell.
Prince Edwards Island, Hr. James Horsfield Peters.
Quebeck, ... Hr. George Pemberten.
Van Diemensland, . . . Hr. J. Henty.
St. Vincent, ... Hr. Robert Cumming.

Hamburg.

Hamburg, . . . Hr. Wilhelm Oswald, Commerzien-Rath, General-Conſul für die Stadt Hamburg und deren Gebiet, ſo wie auch für das Herzoglich Holſteinſche Elbufer, mit Einſchluß der Städte Altona und Glückſtadt; imgleichen für das Königlich Hannoverſche Elbufer von Harburg bis zum Ausfluſſe der Elbe. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 3r Kl. mit der Schleife.)

Hr. C. A. Stägemann, Vice-Conſul. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)

Reſſort:

Curhafen, . Hr. J. C. N. Kröger, Vice-Conſul.

*) und für die der örtlichen Gerichtsbarkeit unterworfene angrenzende Küſte.

Hannover.

Emden, . . Hr. Hüllesheim, Conſul. (Ritter des rothen Adler-Ordens 3r Klaſſe.)
Leer, . . . Hr. Carl Schoelvinck, Conſul.

Hayti.

Port républicain, . . Hr. Edmund Schlüter, Conſul.

Kirchenſtaat.

Ancona, ... Hr. Leonh. Maggi, Conſul (für ſämmtliche päpſtliche Häfen am adriatiſchen Meere.)
Civita Vecchia, . . Hr. Pietro de Filippi, } Conſuln.
Rom, ... Hr. A. Marſtaller, }

Lübeck.

Lübeck, ... Hr. Eduard G. Kulenkamp, Conſul. (Ritter des rothen Adler-Ord. 4r Klaſſe.)

Mecklenburg.

Roſtock, ... Hr. Martin Köſter, (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Klaſſe.) } Conſuln.
Wismar, . . . Hr. G. F. Kroeplin, }

Mexico.

Mexico, . . . Hr. Franz Schneider, } Conſuln.
Matamoros, . Hr. Carl Uhde, }
Mazatlan, . . Hr. Th. Kunhardt, }
Tampico, (vacat.) }
Vera-Cruz, (vacat.) }

Neapel und Sicilien.

Meſſina, . . Hr. W. Jäger, Conſul. (Ritter des rothen Adler-Ordens 4r Klaſſe.)

Reſſort:

Licata, . Hr. Francesco Morello, Vice-Conſul.

Neapel, ... Hr. Carl Zehelein, } Conſuln.
Palermo, . . . Hr. F. W. Wedekind (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Klaſſe.) }

Reſſort:

Girgenti, Hr. Gaetano Carrano, } Vice-Conſuln.
Trapani, Hr. Francesco di ſan Malata, }

Niederlande.

Amſterdam, . . Hr. D. C. Splitgerber, Conſul. (Ritter des rothen Adler-Ordens 4r Klaſſe.)

Reſſort:

Harlingen, Hr. Dirk Fontein,
Helder, . Hr. Joh. van Herwerden,
Texel, . . Hr. Joh. Jac. Reinbach,
} Vice-Conſuln.

Rotterdam, . . Hr. Friedr. Karp, Conſul. (Ritter des rothen Adler-Ord. 4r Klaſſe.)

Hr. Peter Heinr. Schott, Vice-Conſul.

Reſſort:

Dortrecht, Hr. J. B. t'Hooft,
Schiedam, Hr. A. Prins,
} conſulariſche Privat-Bevollmächtigte.

Vlieſſingen, . Hr. Dr. Uyttenhooven, Conſul für die Provinz Seeland.

Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

New-York, . . Hr. Joh. Wilh. Schmidt, General-Conſul in den vereinigten Staaten von Nord-Amerika. (Ritter d. rothen Adl.-Ord. 3r Kl. m. d. Schleife.)

Reſſort:

New-Bedford, . Hr. George Huſſey, Vice-Conſul.
Boſton, [illegible] Vice-Conſul (vacat.)

Baltimore, . . Hr. Ferd. Ludwig Brauns, Conſul.
Charlestown, . Hr. Ludw. Trapmann, Conſul.
St. Louis, . . Hr. E. C. Angelrodt, Conſul.
New-Orléans, . H. W. Vogel, Conſul.
Philadelphia, . Hr. John C. Lang, Conſul.

Oeſterreich.

Trieſt, ... Hr. Herm. Lutteroth, Conſul. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Klaſſe und des Großherzoglich Badenſchen Zähringer Löwen-Ordens.)

Venedig, . . . Hr. F. Treves,
Wien, ... Hr. Moritz Goldſchmidt,
} Conſuln.

Oldenburg.

(ſ. Bremen.)

Portugal.

Liſſabon, . . . Hr. J. G. Poppe, Conſul. (Ritter des rothen Adler-Ord. 3r Klaſſe und des Königl. Portugieſiſchen Thurm- und Schwerdt-Ordens.)

Reſſort:

Setuval, . Hr. Franz Berens, Vice-Conſul.

Madeira, . . . Hr. Francis Turner Borrel, Conſul.

St. Miguel, . . Hr. Heinr. Scholtz, Conſul (für ſämmtl. Azoren).

Oporto, . . . Hr. Robert van Zeller, Conſul.

Rußland und Polen.

Archangel, . . Hr. Carl Brandt, Conſul.

Kertſch, . . . Hr. Ed. Cattley, Conſul.

Libau, ... Hr. Heinrich Soerenſen, Conſul.
Hr. Jens Koch, Vice-Conſul.

Moskau, . . . Hr. W. Roſenſtrauch, Conſul u. Commerzien-Rath. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl. u. des Kaiſ. Ruſſ. Wladimir 4r und des Ruſſ. St. Annen-Ordens 3r Klaſſe.)

Narva, ... Hr. J. M. Drawe,
Odeſſa, . . . Hr. Joh. Albr. Bock, } Conſuln.
Pernau, . . . Hr. Chriſtn. Joachim Schmidt,

Reſſort:

Arensburg auf der Inſel Oeſel, Hr. Joh. Bazancourt, Vice-Conſul.

St. Petersburg, Conſul (vacat.)
Hr. Joh. Bernh. Kempe, Vice-Conſul.

Reſſort:

Kronſtadt, Hr. Friedr. Winberg, Vice-Conſul.

Reval, ... Hr. Andreas Koch, Conſul.
Hr. C. H. Wöhrmann, General-Conſul für Kur- und Liefland.
Hr. C. H. Oelsner, Vice-Conſul.

Warſchau, . . Hr. v. Wagner, Legationsrath und General-Conſul. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl. und des Königl. Württembergiſchen Kronen-Ordens, Inhaber des Türkiſchen Niſchani-Iftihar.)

Wiburg, . . . Hr. Joh. Friedr. Hackmann,
Windau, . . . Hr. Hertzwich (Ritter des rothen Adler-Orden 4r Klaſſe). } Conſuln.

Sardinien.

Genua, . . . Hr. C. E. Schmidt,
Nizza, ... Hr. Avigdor, Commerzienrath, } Conſuln.

Schweden und Norwegen.

Carlskrona, . . Hr. C. W. Palander, Conſul.

Chriſtiania, . . Hr. Hans Faye, Conſul für den Bereich des Stiftsamtes Chriſtiania. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 3r Kl. und des Königl. Schwediſchen Waſa-Ordens.)

Chriſtianſand, Hr. Reinhard, Geheimer Commerzienrath, Conſul für den Bereich des Stiftsamtes Chriſtianſand. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl. und des Königl. Schwediſchen Nordſtern-Ordens.)

unter ihm: zu Arendal Hr. Hans Herloffen, Vice-Conſul für den Zoll-Diſtrict dieſes Orts, namentlich die Flecken Grimſtadt und Lilleſand nebſt deren Außenhäfen.

Bergen, . . . Hr. A. Konow, Conſul für den Bereich des Stiftsamtes Bergen. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl. u. des K. Schwed. Waſa-Ord.)

Hr. L. Konow, Vice-Conſul.

Drontheim, . . Hr. Arila Huitfeld, Conſul, zugleich für die benachbarten Norwegiſchen Häfen nördlich von der Grenze des Stiftsamtes Bergen.

Gothenburg, . Hr. Chr. Fr. Wilh. Willerding. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)
Helſingborg, . Hr. C. J. F. Rooth.
Landskrona, . . Hr. L. A. Frys.
Malmö, . . . Hr. H. Runnerſtröm.
Stockholm, . . Hr. Adam Hr. Otto. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)
Tromſoe in Norwegen, Hr. Rasmus Trane Skancke,
Wisby auf der Inſel Gothland (vacat.)
Yſtadt, ... Hr. Carl Jacob Hemberg, zugleich für die nächſt angrenzende Küſte.

} Conſuln.

Sicilien.

(ſ. Neapel.)

Spanien.

Alicante, . . . Hr. G. White, Conſul.
Barcellona, . . Hr. A. Peyra y Mach, Conſul.
Bilbao, . . . Hr. Joh. Amann, Handels-Agent.
Cadix, ... Hr. Ludolph Chriſt. Uhthoff, Conſul. (Ritter des rothen Adler-Ord. 4r Kl.)
Corunna, . . . Hr. Franz Barrié, Conſul.
Mallaga, . . . Hr. Rooſe, General-Conſul für das Königreich Granada. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)
Sevilla, . . . Hr. Anton Merry, Conſul.
Valencia, . . Hr. Johann Peratoner, Vice-Conſul.

In den Spaniſchen Beſitzungen.

Havanna, . . . Hr. Ceſar Vernet, Conſul.

Toscana.

Livorno, . . . Hr. Chriſtian Appelius, Conſul. (Ritter des rothen Adler-Orden 4r Klaſſe.)

Türkei.

Adrianopel, Vice-Conſulat. (vacat.)
Aleppo, . . . Hr. J. Piceiotto, Vice-Conſul.
Alexandria, (vacat.) ad interim dem General-Conſul für Syrien und Paläſtina übertragen.
Beirut, . . . Hr. von Wildenbruch, Major, aggr. dem Garde Kuiraſſier Regt., General-Conſul für Syrien und Paläſtina. (Ritter des St. Johanniter-Ordens und Inhaber des Türkiſchen Niſchani-Iſtihar.)
Bruſſa (vacat.)
Bucareſt, . . Hr. Frhrr. v. Sakellario, Conſul. (Ritter des rothen Adler-Orden 4r Kl. und Ritter vom goldenen Kreuze des Königl. Griechiſchen Erlöſer-Ordens.)
Cairo, ... Hr. P. Bokty, Vice-Conſul. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)

Cypern, . . . Hr. G. Mattei, Conſul.
Dardanellen, . Hr. F. W. Calvert, Vice-Conſul ad interim.
Galatz (vacat.)
Jaſſy, ... Hr. Frhrr. v. Richthofen, Geheimer Kriegsrath. General-Conſul für die Moldau und Wallachei. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)
Jeruſalem, . . Hr. Dr. Schultz, Vice-Conſul.
Pathmos, Rhodus und Stankio (vacat.)
Salonik, . . . Hr. A. Blunt, Conſul ad interim.
Seyde ſ. Beirut, Hr. J. Chaſſeaud, Vice-Conſul.
Smyrna, . . . Hr. M. Pezzer, Commerzienrath, Conſul. (Ritdes rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)

Uruguay.

Montevideo, . Hr. Adolf Dreyer, Conſul.

Venezuela.

La Guayra, . . Hr. Otto Harraſſowitz, } Conſuln.
Puerto Cabello, Hr. Carl A. Rühs, }

Zweite Abtheilung.

Die inneren Verhältniſſe

des

deutſchen Zoll- und Handels-Vereins

betreffend.

Um eine Ueberſicht über die allmählige Bildung und Entwicklung des deutſchen Zoll- und Handels-Vereins zu gewinnen, wird es nöthig, bis auf die Zeit zurückzublicken, welche dem Preußiſchen Geſetze vom 26ſten Mai 1818 unmittelbar folgte, wodurch für die Preußiſche Monarchie dasjenige Zollſyſtem eingeführt wurde, welches noch gegenwärtig die weſentliche Grundlage der großen deutſchen Zollvereinigung bildet.

Schon mit dem Jahre 1819 beginnt eine Reihe von Verträgen zwiſchen Preußen und dritten Staaten, mittelſt welcher theils einzelne fremde Landestheile, theils ganze ſouveraine Staatsgebiete, deren geographiſche Lage zu dem Preußiſchen Territorium ein enges Anſchließen vorzugsweiſe bedingte, dem Zollſyſteme Preußens beitraten.

Solche Verträge wurden abgeſchloſſen:

1) mit Schwarzburg-Sondershauſen, unter dem 25ſten October 1819, wegen der in dem Preußiſchen Gebiete eingeſchloſſenen Theile des Fürſtenthums (der Unterherrſchaft),
   erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 8ten Juni 1833;
2) mit Schwarzburg-Rudolſtadt, unter dem 24ſten Juni 1822, wegen der von Preußen umſchloſſenen Landestheile (der Unterherrſchaft),
   erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 25ſten Mai 1833;
3) mit Sachſen-Weimar-Eiſenach unter dem 27ſten Juni 1823, wegen der Aemter Allſtädt und Oldisleben,
   erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 30ſten Mai 1833;

4) mit Anhalt-Bernburg unter dem 10ten October 1823, wegen Anſchließung des ſ. g. oberen Herzogthums; unter demſelben Datum ein zweiter Vertrag wegen des Herzoglichen Amts Mühlingen und unter dem 27ſten Juni 1826 wegen des ſ. g. unteren Herzogthums,
ſämmtlich erneuert und prolongirt zunächſt durch den Vertrag vom 17ten Mai 1831 und ſodann durch den Vertrag vom 11ten Juli 1839;

5) mit Lippe unter dem 9 — 17ten Juni 1826, in Beziehung auf die von Preußen umſchloſſenen Landestheile Lipperode, Kappel und Grevenhagen,
erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 18ten October 1841;

6) mit Mecklenburg-Schwerin unter dem 2ten December 1826, wegen der von dem Preußiſchen Staatsgebiete umſchloſſenen Großherzoglichen Landestheile Roſſow, Netzeband und Schönberg;

7) mit Anhalt-Deſſau zwei Verträge unter dem $\frac{30ſten\ März}{5ten\ April}$ 1827, wegen der Herzoglichen Aemter Sandersleben und Groß-Alsleben;

8) mit Anhalt-Köthen unter dem 17ten Juli 1828, wegen der Herzoglichen hohen Grafſchaft Warmedorff;

9) mit Anhalt-Köthen und Anhalt-Deſſau unter dem 17ten Juli 1828, wegen der übrigen Herzoglichen Landestheile,
beide erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 26ſten Januar 1836;

10) mit Sachſen-Koburg-Gotha unter dem 4ten Juli 1829, wegen des Herzoglichen Amts Volkenrode,
erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 26ſten Juni 1833;

11) mit Heſſen-Homburg unter dem 31ſten December 1829, wegen des Landgräflichen Oberamts Meiſenheim,
erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 5ten December 1840;

12) mit Sachſen-Koburg-Gotha unter dem 6ten März 1830, wegen des Fürſtenthums Lichtenberg;

(das Fürſtenthum Lichtenberg iſt durch den Staatsvertrag vom 31ſten Mai 1834 an Preußen abgetreten worden;)

13) mit Oldenburg unter dem 24ſten Juli 1830, wegen des Fürſtenthums Birkenfeld,

erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 31ſten December 1836;

14) mit Waldeck und Pyrmont unter dem 16ten April 1831, wegen des Fürſtenthums Waldeck,

erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 9ten Januar 1838.

Von den größeren Deutſchen Staaten war das Großherzogthum Heſſen der erſte, welcher durch Vertrag vom 14ten Februar 1828 ſich mit Preußen zu einem gemeinſchaftlichen Zoll- und Handelsſyſteme verband. Dieſem Beiſpiele folgte Kurheſſen durch ſeinen, mit Preußen und mit dem Großherzogthume Heſſen unter dem 25ſten Auguſt 1831 abgeſchloſſenen Zollvereinigungs-Vertrag, die Kurfürſtlichen Lande mit Ausſchluß des Kreiſes Schmalkalden und der Grafſchaft Schaumburg betreffend.

Der Anſchluß des Großherzogthums Sachſen-Weimar an das Preußiſche Zollſyſtem wurde vorbereitet durch einen Vertrag zwiſchen Preußen und Sachſen-Weimar vom 11ten Februar 1831, wonach der völlige Beitritt des Großherzogthums mit dem 1ſten Januar 1835 erfolgen ſollte, vorläufig aber ein näheres und freieres Verhältniß des gegenſeitigen Verkehrs zwiſchen einigen Preußiſchen Landestheilen und dem Großherzogthume hergeſtellt wurde. Ein ähnlicher Vertrag war unter dem 9ten December 1829 zwiſchen Preußen und Reuß-Schleiz und Reuß-Lobenſtein und Ebersdorf zu Stande gekommen, in welchem die fürſtlichen Regierungen der letzteren beiden Staaten ihren künftigen Beitritt verſprachen. Dieſe beiden Verträge kamen durch die Ereigniſſe des Jahres 1833 zur Wirkſamkeit.

In Süddeutſchland hatten ſich die Fürſtenthümer Hohenzollern-Sigmaringen und Hohenzollern-Hechingen durch Verträge vom 28ſten Juli 1824 dem Zollſyſteme Württembergs angeſchloſſen; der Vertrag vom 18ten Januar 1828 begründete demnächſt einen Zollverband zwiſchen Bayern und Württemberg. Dieſem

ſchloſſen ſich Sachſen-Weimar-Eiſenach durch den Vertrag mit Bayern und Württemberg vom 25ſten Januar 1831 mit dem Großherzoglichen Vordergericht Oſtheim; Baden durch den Vertrag mit Württemberg vom 12ten April 1831 mit mehreren, vom Württembergiſchen Territorium umſchloſſenen Orten; Sachſen-Koburg-Gotha durch den Vertrag mit Bayern und Württemberg vom 14ten Juni 1831 mit dem Herzoglichen Amte Königsberg an.

Durch den Vertrag vom 22ſten März 1833 (Geſ.-Samml. 1833 Seite 145 ff.) nebſt Zuſatz-Artikeln vom 31ſten October deſſelben Jahres (Geſ.-Samml. 1833 Seite 162), abgeſchloſſen zwiſchen Preußen, Kurheſſen und Großherzogthum Heſſen einerſeits, und Bayern und Württemberg andererſeits, wurden beide Zollvereine, der Preußiſch-Heſſiſche, und der Bayeriſch-Württembergiſche, welche in Folge eines, unterm 27ſten Mai 1829 zur Erleichterung des beiderſeitigen Handels und gewerblichen Verkehrs abgeſchloſſenen Vertrags bereits in nähere Beziehungen zu einander getreten waren, zu einem, alle darin begriffenen Länder umfaſſenden Geſammtverein verbunden.

An dieſen Vertrag ſchloſſen ſich ſodann in unmittelbarer Folge:

der Zollvereinigungsvertrag zwiſchen Preußen, Kurheſſen, Großherzogthum Heſſen, Bayern und Württemberg einerſeits und Sachſen andererſeits vom 30ſten März 1833, wegen Anſchluſſes des Königreichs Sachſen (Geſ.-Samml. 1833 Seite 210 ff.);

der Vertrag zwiſchen Preußen, Kurheſſen, Sachſen-Weimar-Eiſenach, Sachſen-Meiningen, Sachſen-Altenburg, Sachſen-Koburg-Gotha, Schwarzburg-Sondershauſen, Schwarzburg-Rudolſtadt, Reuß-Schleitz, Reuß-Greitz und Reuß-Lobenſtein und Ebersdorf, wegen Errichtung des Thüringiſchen Zoll- und Handelsvereins, vom 10ten Mai 1833 (Geſ.-Samml. 1833 S. 232 ff.);

und der Vertrag zwiſchen Preußen, Kurheſſen, Großherzogthum Heſſen, Bayern, Württemberg und Sachſen einerſeits, und den, zu dem Thüringiſchen Zoll- und Handelsvereine verbundenen Staaten andererſeits, wegen Anſchließung des letzteren Vereins an den Geſammt-Zollverein der erſteren Staaten, vom 11ten Mai 1833. (Geſetz-Samml. 1833 Seite 240 ff.)

Die nächste Erweiterung des Zollvereinsgebiets fand hierauf durch eine Uebereinkunft zwiſchen dem Großherzogthume Heſſen und Heſſen-Homburg, vom 20ſten Februar 1835 Statt, wodurch das Amt Homburg dem Zollvereine einverleibt wurde.

Durch den Vertrag vom 12ten Mai 1835 (Geſ.-Samml. 1835 Seite 145 ff.) ſind ſodann noch das Großherzogthum Baden, einſchließlich einiger Fürſtlich Hohenzollern-Sigmaringenſcher Landestheile, durch den Vertrag vom 10ten December 1835 (Geſ.-Samml. 1836 Seite 126 ff.) das Herzogthum Naſſau, und durch den Vertrag vom 2ten Januar 1836 (Geſ.-Samml. 1836 Seite 141 ff.) die freie Stadt Frankfurt dem Zollvereine beigetreten. Alle dieſe Zollvereinigungsverträge ſind modificirt, erneuert, und vorläufig bis zum letzten December 1853 verlängert, durch den unter allen Zollvereinsſtaaten geſchloſſenen Vertrag vom 8ten Mai 1841. (Geſ.-Samml. 1841 Seite 141 ff.)

Noch in demſelben Jahre erfolgten einige neue Anſchlüſſe, indem durch den Vertrag vom 18ten October 1841 (Geſ.-Samml. 1841 Seite 337 ff.) das Fürſtenthum Lippe dem Zollſyſteme Preußens und der übrigen Staaten des Zollvereins beitrat; mittelſt Vertrages vom 19ten October 1841 (Geſ.-Samml. 1841 S. 353 ff.) das Herzogthum Braunſchweig Mitglied deſſelben wurde; ferner Kurheſſen durch Vertrag vom 13ten November 1841 (Geſ.-Samml. 1841 Seite 386 ff.) ſeine Grafſchaft Schaumburg, und Waldeck und Pyrmont durch Vertrag vom 11ten December 1841 (Geſ.-Samml. 1841 Seite 393 ff.) das Fürſtenthum Pyrmont dem Zollvereinsgebiete hinzufügten.

Demnächſt iſt zufolge Vertrages vom 8ten Februar 1842 (Geſ.-Samml. 1842 Seite 92 ff.) daß Großherzogthum Luxemburg dem Vereine beigetreten. Endlich gehören dem Gebiete des Letzteren noch einige Königlich Hannoverſche Gebietstheile an, welche, nebſt einigen Herzoglich Braunſchweigſchen Beſitzungen, zum Theil ſchon durch den Vertrag vom 1ſten November 1837, dem Zollverein überwieſen waren, zum Theil erſt durch den, neuerdings zwiſchen dieſem und dem, aus Hannover, Oldenburg und Lippe-Schaumburg beſtehenden Steuervereine, abgeſchloſſenen Ver-

trag vom 16ten October 1845 (Geſ.-Samml. 1845 S. 685 ff.) dem Zollvereine einverleibt ſind.

Eine Ueberſicht über die Bevölkerung der, zum deutſchen Zollvereine gehörigen Staaten und Landestheile folgt in der Anlage 1. abgedruckt, aus der ſich deren urſprünglicher Beſtand im Jahre 1834 und die allmählige Vermehrung, einerſeits durch die ſeitdem eingetretenen Anſchlüſſe, andererſeits durch den Wachsthum der Bevölkerung bis zum Jahre 1845 ergiebt.

Hinſichtlich des Verhältniſſes, in welchem die, zum Zollvereine gehörigen Staaten und Landestheile zum Geſammtvereine ſtehen, iſt zu unterſcheiden zwiſchen:

1) denjenigen Staaten, welche unmittelbare Glieder des Geſammtvereins ſind, nämlich:

Preußen, Bayern, Sachſen, Württemberg, Baden, Kurheſſen, Großherzogthum Heſſen, der Thüringiſche Zoll- und Handels-Verein, Braunſchweig, Naſſau und die freie Stadt Frankfurt, und

2) den anderen Staaten und Gebietstheilen, welche, zunächſt dem Zollſyſteme eines der unmittelbaren Glieder des Zollvereins näher angeſchloſſen, in der engeren Gemeinſchaft mit dieſem Vereinsſtaate, von ihm in dem Geſammtvereine mit vertreten werden, nämlich Luxemburg, den Großherzoglich Mecklenburgiſchen Enklaven, dem Oldenburgſchen Fürſtenthume Birkenfeld, den Herzogthümern Anhalt-Köthen, Anhalt-Deſſau und Anhalt-Bernburg, den Fürſtenthümern Waldeck und Pyrmont, dem Fürſtenthume Lippe, dem Landgräflich Heſſiſchen Oberamte Meiſenheim, den Fürſtenthümern Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen, dem Landgräflich Heſſiſchen Amte Homburg, und den, dem Zollvereine angeſchloſſenen Hannoverſchen Landestheilen.

Die Zollvereinigungs-Verträge ſtimmen ihrem weſentlichen Inhalte nach in ſoweit mit einander überein, als dieſelben überall die allgemeinen Grundlagen, auf welchen der Zollverein beruht, enthalten; Abweichungen der einzelnen Verträge von einander, die in beſonderen Verhältniſſen der, dem Vereine beigetretenen Länder

ihren Grund haben, erſtrecken ſich in der Regel nur auf Nebenpunkte. Durch den Vertrag wegen Fortdauer des Zoll- und Handelsvereins vom 8ten Mai 1841 ſind indeſſen mehrere weſentlichere Beſtimmungen der, vor dieſem Zeitpunkte geſchloſſenen Zollvereinigungs-Verträge modifeirt worden, und es finden deshalb zwiſchen dem Inhalte dieſer und der, nach dem 8ten Mai 1841 errichteten Anſchluß-Verträge einige Abweichungen Statt, welche ſich bei Vergleichung eines der, vor dem Jahre 1841 geſchloſſenen Verträge, mit dem ebenerwähnten Vertrage vom 8ten Mai 1841 am überſichtlichſten herausſtellen.

Zu dieſem Zwecke ſind in den Anlagen abgedruckt:
unter Nr. 2. einer der Zollvereinigungs-Verträge von 1833, nämlich: der Vertrag zwiſchen Preußen, Kurheſſen, Großherzogthum Heſſen mit Bayern und Württemberg, vom 22ſten März 1833 nebſt Zuſatz-Artikeln vom 31ſten October 1833, und
unter Nr. 3. der Vertrag zwiſchen Preußen, Bayern, Sachſen, Württemberg, Baden, Kurheſſen, Großherzogthum Heſſen, den zum Thüringiſchen Zoll- und Handelsvereine gehörigen Staaten, Naſſau und der freien Stadt Frankfurt, die Fortdauer des Zoll- und Handels-Vereins betreffend, vom 8ten Mai 1841.

Mit Bezug auf die in den Zollvereinigungs-Verträgen enthaltene Beſtimmung, wonach die, unter den Zollvereinsſtaaten zu vereinbarende Zollgeſetzgebung und der Zolltarif, als integrirende Beſtandtheile der Verträge zu betrachten ſind, folgt zugleich
unter Nr. 4. ein Abdruck der für die Preußiſche Monarchie erlaſſenen Verordnung vom 23ſten Januar 1838, das mit den Zollvereins-Staaten vereinbarte Zollgeſetz, und die demſelben entſprechende Zollordnung betreffend, nebſt:

dem Zollgeſetz, und
der Zollordnung; und

unter Nr. 5. ein Abdruck des Geſetzes wegen Unterſuchung und Beſtrafung der Zollvergehen, vom 23ſten Januar 1838.

Die enge Verbindung, welche für die Intereſſen der Zollvereins-Staaten, durch die Zollvereinigung hergeſtellt worden iſt,

und das Streben dieſer Staaten, von dem bereits Gewonnenen aus mehr und mehr zu gleichmäßigen Grundlagen des Verkehrs zu gelangen, welche ebenſowohl alle unnöthigen Beſchränkungen deſſelben beſeitigen, als auch Mißbräuche verhindern möchten, haben ſich in verſchiedenen Richtungen wirkſam bethätigt. In dieſer Beziehung ſind hauptſächlich hervorzuheben:

1) die Verſtändigung über gemeinſchaftliche Maßnahmen zur Unterdrückung des Schleichhandels;

2) die Einführung gleichmäßiger Beſteuerung innerer Erzeugniſſe zwiſchen einzelnen Vereinsſtaaten, und die Verabredung: daß in Ermangelung einer gemeinſchaftlichen übereinſtimmenden inneren Steuergeſetzgebung für alle Vereinsſtaaten, in Bezug auf die Belegung ausländiſcher, inländiſcher, und vereinsländiſcher Erzeugniſſe mit inneren Steuern, wenigſtens gewiſſe feſte Grundſätze in allen Vereinsſtaaten zur Anwendung kommen ſollen; ferner die zwiſchen ſämmtlichen Vereinsſtaaten geſchloſſene Uebereinkunft, wegen gleichmäßiger Beſteuerung des Runkelrüben-Zuckers;

3) die Annahme gemeinſchaftlicher Grundſätze hinſichtlich der Erfindungspatente und Privilegien, und

4) die Vereinbarung eines gemeinſchaftlichen Zollgewichts und über eine gemeinſchaftliche Grundlage des geſammten Münzweſens in allen zum Zollverein gehörigen Landen.

Was die gemeinſchaftlichen Maßnahmen zur Unterdrückung des Schleichhandels betrifft, ſo iſt unterm 11ten Mai 1833 (Geſ.-Samml. 1833 S. 258 ff.) zunächſt nur zwiſchen Preußen, Kurheſſen, Großherzogthum Heſſen, Bayern, Württemberg und Sachſen einerſeits, und den, zu dem Thüringiſchen Zoll- und Handelsvereine verbundenen Staaten andererſeits ein Zoll-Kartel abgeſchloſſen worden, welchem demnächſt alle übrigen zum Zollvereine gehörenden Staaten beigetreten ſind.

Außerdem beſteht mit dem Hannover-Oldenburgiſchen Steuer-Vereine eine Uebereinkunft wegen Unterdrückung des Schleichhandels vom 16ten October 1845 (Geſ.-Samml. 1845 S. 689 ff.).

Die Einführung gleichmäßiger Beſteuerung innerer Erzeugniſſe anlangend, ſo hat Preußen (abgeſehen von denjenigen Anſchluß-Verträgen, in welchen bei dem Anſchluß der betreffenden

Lande und Gebietstheile an das Preußiſche Zollſyſtem zugleich die Gleichſtellung der Steuern von inneren Erzeugniſſen vereinbart wurde,) wegen dieſes Gegenſtandes noch folgende beſondere Verträge abgeſchloſſen:

1) mit Sachſen unter dem 30ſten März 1833 (Geſ.-Samml. 1833 Seite 230 ff.);

2) in Verbindung mit Sachſen mit dem Thüringiſchen Zoll- und Handelsvereine unter dem 11ten Mai 1833 (Geſ.-Samml. 1833 Seite 265 ff.);

3) mit Sachſen und dem Thüringiſchen Zoll- und Handelsvereine, wegen Fortſetzung vorerwähnter beider Verträge, unter dem 8ten Mai 1841 (Geſ.-Samml. 1841 Seite 154 ff.);

4) mit Lippe unter dem 18ten October 1841 (Geſ.-Samml. 1841 Seite 345 ff.);

5) mit Braunſchweig unter dem 19ten October 1841 (Geſ.-Samml. 1841 Seite 371 ff.);

6) mit Kurheſſen, wegen Beſteuerung des Branntweins und des Runkelrüben-Zuckers in der Kurfürſtlichen Grafſchaft Schaumburg unter dem 13ten November 1841 (Geſ.-Samml. 1841 Seite 390 ff.);

7) mit Waldeck und Pyrmont unter dem 11ten Decbr. 1841 (Geſ.-Samml. 1841 Seite 400 ff.), wegen Beſteuerung innerer Erzeugniſſe und wegen des Salz-Debits im Fürſtenthume Pyrmont.

Die Uebereinkunft der Zollvereins-Staaten über die gleichmäßige Beſteuerung des Runkelrüben-Zuckers iſt vom 8ten Mai 1843.

Die Uebereinkunft der, zum Zoll- und Handelsvereine verbundenen Regierungen wegen Ertheilung von Erfindungspatenten und Privilegien vom 21ſten September 1842 iſt in der Anlage 6;

die Verordnung, die Einführung des Zollgewichts betreffend, vom 31ſten October 1839, in der Anlage 7. beigefügt, und da die letztere Verordnung die Maaß- und Gewichtsordnung für die Preußiſchen Staaten vom 16ten Mai 1816 in Bezug nimmt, in der Anlage 8. auch ein Abdruck dieſer Ordnung, und unter Nr. 9. ein Abdruck der Anweiſung zur Verfertigung der Probemaaße und Gewichte von demſelben Datum angeſchloſſen, ſo wie in der

Anlage 10. die Verordnung vom 13ten Mai 1840 die Verbindlichkeit zur Anwendung geſtempelter Maaße und Gewichte betreffend.

Was endlich die Münz-Verhältniſſe im Zollvereine anlangt, ſo iſt von den darin verbundenen Staaten unter dem 30ſten Juli 1838 die, in der Anlage 11. abgedruckte Allgemeine Münz-Convention, und unter dem 21ſten October 1845 ein Münz-Kartel abgeſchloſſen worden, welches mit der Allerhöchſten Kabinets-Ordre vom 26ſten September 1846, den in den Preußiſchen Strafgeſetzen gemachten Unterſchied bei Verbrechen und Vergehen gegen das diesſeitige oder fremdherrliche Münzregal betreffend, in den Anlagen 12. und 13. beigefügt wird.

(Beilagen.)

Nr. 1.

Ueberſicht der Bevölkerung des deutſchen Zollvereins, nach deſſen urſprünglichem Beſtande und nach den ſeitdem eingetretenen Anſchlüſſen ſowohl, als nach dem Wachsthum der Bevölkerung bis zum Jahre 1845.

Länder und Landestheile.	Zeitpunkt, wann der Beitritt oder Anſchluß erfolgte, und Datum der darüber abgeſchloſſenen Verträge.		Bevölkerung zur Zeit des Beitritts zum Zollverein.	Bevölkerung nach der für d. Jahr 1845 geltenden Aufnahme.
	Datum des Beitritts.	Datum der Verträge.	Köpfe.	Köpfe.
A. Umfang des Zollvereins am 1. Januar 1834.				
1. Königreich Preußen (excl. des Fürſtenthums Neuenburg und der zum Thüringenſchen Verein gehörigen Landestheile).	1. Jan. 1834	22. März 1833 30. März do. 11. Mai do.	13,400,557	15,329,625
Hiezu an Bundesländern und Theilen der letztern, deren Zoll-Einnahme unter der Preußiſchen begriffen — ſoweit ſolche ſchon am 1. Jan. 1834 angeſchloſſen waren: (nach der Zeitfolge der Verträge)				
		Latus	13,400,557	15,329,625

Länder und Landestheile.	Zeitpunkt, wann der Beitritt oder Anschluß erfolgte, und Datum der darüber abgeschlossenen Verträge.		Bevölkerung zur Zeit des Beitritts zum Zollverein.	Bevölkerung nach der für d. Jahr 1845 geltenden Aufnahme.
	Datum des Beitritts.	Datum der Verträge.	Köpfe.	Köpfe.
		Transport	13,400,557	15,329,625
Fürstlich Schwarzburg-Sondershausensche Unterherrschaft			30,330	32 923
Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtsche Unterherrschaft			13,897	14 919
Großherzoglich Sächsische Aemter Allstedt und Oldisleben			8,329	8,607
Herzogthum Anhalt-Bernburg			45,292	46,929
Fürstlich Lippesche Ortschaften Lipperode, Cappel und Grävenhagen			915	969
Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Ortschaften Rossow, Retzeband und Schöneberg			920	1,003
Herzogthum Anhalt-Dessau			59,331	62,691
Herzogthum Anhalt-Köthen			38,569	42,106
Herzoglich Sachsen-Koburg-Gothaisches Amt Volkenrode			2,569	2,741
Landgräflich Hessen-Homburgsches Oberamt Meisenheim			13,550	14 429
Großherzoglich Oldenburgsches Fürstenthum Birkenfeld			26 597	29,480
Fürstenthum Waldeck			49 797	52 001
			13,690,653	15,638,423
2. Königreich Bayern (excl. der zum Thüringenschen Verein gehörenden Enclave Kaulsdorf und des vom Zollverbande ausgeschlossenen Fraischbezirks)	1. Jan. 1834	22. März 1833	4,245,083	4,438,631
Hiezu das Großherzoglich Sächsische Amt Ostheim	do.	do.	3,679	3,723
das Sachsen-Koburg-Gothaische Amt Königsberg	do.	do.	2 356	2 564
			4,251,118	4,444,918
3. Königreich Sachsen	1. Jan. 1834	30. März 1833	1,595 668	1,758,599
4. Königreich Württemberg	1. Jan. 1834	22. März 1833	1,572,669	1,680,798
Hiezu das Fürstenthum Hohenzollern-Sigmaringen	do.	do.	40,684	38,765
das Fürstenthum Hohenzollern-Hechingen	do.	do.	19 428	20,143
			1,632 781	1,739,706
5. Kurfürstenthum Hessen (excl. des zum Thüringenschen Verein gehörenden Kreises Schmalkalden)	1. Jan. 1834	22. März 1833	640,674	682,556
6. Großherzogthum Hessen	1. Jan. 1834	22. März 1833	758,748	834,711
7. Thüringenscher Verein	1. Jan. 1834	11. Mai 1833	908,478	974,184
		Gesammt-Bevölkerung pro 1834	23,478,120	
			Latus	26,073,097

Länder und Landestheile.	Zeitpunkt, wann der Beitritt oder Anschluß erfolgte, und Datum der darüber abgeschlossenen Verträge.		Bevölkerung zur Zeit des Beitritts zum Zollverein.	Bevölkerung nach der für d. Jahr 1845 geltenden Aufnahme.
	Datum des Beitritts.	Datum der Verträge.	Köpfe.	Köpfe.
B. Zoll-Anschlüsse seit dem 1. Januar 1834.			Transport	26,073,097
1. Großherzogthum Baden	1. Jan. 1836	12. Mai 1835	1,228,024	1,328,255
Hiezu vom Fürstenthum Hohenzollern-Sigmaringen . .	do.	do.	3,887	4,062
			1,231,911	1,332,317
2. Herzogthum Nassau . .	1. Jan. 1836	10. Dezbr. 1835	373,601	412,271
3. Freie Stadt Frankfurt a. M.	1. Febr. 1836	2. Januar 1836	60,000	65,831
4. Landgräflich Hessisches Oberamt Homburg	1. Jan. 1836	20. Februar 1835	8,997	9,944
5. Königl. Hannoversche Grafschaft Hohnstein und Amt Elbingerode, auch Herzogl. Braunschweigsches Fürstenthum Blankenburg, Stiftsamt Walkenried und Amt Calvörde	1. Jan. 1838	1. Novbr. 1837	39,997	38,818
6. Fürstenthum Lippe	1. Jan. 1842	18. Oktober 1841	101,534	103,493
7. Fürstenthum Pyrmont . .	1. Jan. 1842	11. Dezbr. 1841	6,570	6,752
8. Herzogthum Braunschweig (Hauptland)	1. Jan. 1842	19. Oktober 1841	155,607	155,607
9. Kurfürstl. Hessische Grafschaft Schaumburg	1. Jan. 1842	13. Novbr. 1841	36,318	36,764
10. Großherzogth. Luxemburg.	1. April 1842	8. Februar 1842	175,223	179,904
11. Herzoglich Braunschweigscher Harz- u. Weser-Distrikt	1. Jan. 1844	16. Dezbr. 1841 Vollzugs-Verhandlung vom 24. Juni 1843	84,137	84,137
Bevölkerungs-Vermehrung durch die Zoll-Anschlüsse seit 1. Januar 1834			2 273,895	
Gesammt-Bevölkerung pro 1845				28,498,935

[Die Veränderungen, welche durch die neuesten Vereinbarungen mit Hannover eintreten, bleiben vorläufig unberücksichtigt, da sie erst die Einnahme-Verhältnisse von 1846 berühren.]

Recapitulation.

Vereins-Staaten.	Die Bevölkerung betrug am 1. Januar 1834.	Vermehrung der Bevölkerung durch die Zoll-Anschlüsse seit 1. Januar 1834, und zwar in den Jahren				Summe der Bevölkerung in Spalten 1 bis 5.	Die Bevölkerung nach der pro 1845 geltenden Aufnahme beträgt	Der Bevölkerungszuwachs vom Zeitpunkte d. Anschlusses bis 1845 stellt sich daher auf
		1836.	1838.	1842.	1844.			
	Köpfe.	Köpfe.	Köpfe.	Köpfe.	Köpfe.	Köpfe.	Köpfe.	Köpfe.
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Preußen (nach Pos. A. 1. B. 5. 6. 7.)	13,690,653	„	39,997	108,104	„	13 838,754	15,787 486	1,948,732
Außerdem Luxemburg (nach Pos. B. 10.)	„	„	„	175 223	„	175 223	179,904	4 681
Bayern (nach Pos. A. 2.)	4 251 118	„	„	„	„	4,251.118	4 444 918	193,800
Sachsen (nach Pos. A. 3.)	1,595 668	„	„	„	„	1,595.668	1.758 599	162,931
Württemberg (nach Pos. A. 4.)	1,632 781	„	„	„	„	1.632 781	1,739,706	106 925
Baden (nach Pos. B. 1.)	„	1.231,911	„	„	„	1.231,911	1,332 317	100 406
Kurfürstenthum Hessen (nach Pos. A. 5. u. B. 9.)	640 674	„	„	36 318	„	676.992	719 320	42 328
Großherzogth. Hessen (nach Pos. A. 6. u. B. 4.)	758 748	8,997	„	„	„	767.745	844.655	76 910
Thüringen (nach Pos. A. 7.)	908.478	„	„	„	„	908,478	974 184	65,706
*)Braunschweig (nach Pos. B. 8. u. 11.)	„	„	„	155,607	84,137	239 744	239,744	„
Nassau (nach Pos. B. 2.)	„	373,601	„	„	„	373,601	412 271	38,670
Frankfurt a. M. (nach Pos. B. 3.)	„	60,000	„	„	„	60 000	65 831	5,831
Zusammen . . .	23,478,120	1,674,509	39 997	475 252	84,137	25,752,015	28,498,935	2,746,920
				2,273 895				

*) Für Braunschweig hat, wegen der mehrfach eingetretenen Veränderungen im Umfange des zum Zollverein gehörigen Areals, die Sonderung des innern Bevölkerungs-Anwuchses, von der Vermehrung durch neue Anschlüsse, sich nicht genau durchführen lassen.

Nr. 2.

Zollvereinigungs-Vertrag zwiſchen Seiner Majeſtät dem Könige von Preußen, Seiner Hoheit dem Kurprinzen und Mitregenten von Heſſen und Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzoge von Heſſen einerſeits, dann Seiner Majeſtät dem Könige von Bayern und Seiner Majeſtät dem Könige von Württemberg andererſeits. Vom 22ſten März 1833.

Seine Majeſtät der König von Preußen, Seine Hoheit der Kurprinz und Mitregent von Heſſen und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Heſſen einerſeits, und

Seine Majeſtät der König von Bayern und Seine Majeſtät der König von Württemberg andererſeits,

haben in fortgeſetzter Fürſorge für die Beförderung der Freiheit des Handels und gewerblichen Verkehrs zwiſchen Ihren Staaten und hiedurch zugleich in Deutſchland überhaupt, über die weitere Entwickelung der zwiſchen Ihnen beſtehenden diesfälligen Verträge Unterhandlungen eröffnen laſſen, und zu dieſem Zwecke bevollmächtigt . . . . . ,

von welchen Bevollmächtigten nachſtehender anderweiter Vertrag unter Vorbehalt der Ratification abgeſchloſſen worden iſt.

Art. 1. Die dermalen zwiſchen den genannten Staaten beſtehenden Zollvereine werden für die Zukunft einen durch ein gemeinſames Zoll- und Handelsſyſtem verbundenen und alle darin begriffenen Länder umfaſſenden Geſammtverein bilden.

Art. 2. In dieſen Geſammtverein werden insbeſondere auch diejenigen Staaten einbegriffen, welche ſchon früher entweder mit ihrem ganzen Gebiete oder mit einem Theile deſſelben dem Zoll- und Handelsſyſteme eines oder des anderen der contrahirenden Staaten beigetreten ſind, unter Berückſichtigung ihrer auf den Beitrittsverträgen beruhenden beſonderen Verhältniſſe zu den Staaten, mit welchen ſie jene Verträge abgeſchloſſen haben.

Art. 3. Dagegen bleiben von dem Geſammtvereine vorläufig ausgeſchloſſen diejenigen einzelnen Landestheile der contrahirenden Staaten, welche ſich ihrer Lage wegen weder in dem Preußiſch-Heſſiſchen oder in dem Bayeriſch-Württembergiſchen Zollverbande bis jetzt befunden haben, noch deſſelben Grundes wegen ſich zur Aufnahme in den neuen Geſammtverein eignen.

Es werden jedoch diejenigen Anordnungen aufrecht erhalten, welche rückſichtlich des erleichterten Verkehrs dieſer Landestheile mit dem Hauptlande gegenwärtig beſtehen.

Weitere Begünſtigungen dieſer Art können nur im gemeinſchaftlichen Einverſtändniß der contrahirenden Staaten bewilligt werden.

Art. 4. In den Gebieten der contrahirenden Staaten ſollen übereinſtimmende Geſetze über Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben beſtehen, jedoch mit Modificationen, welche, ohne dem gemeinſamen Zwecke Abbruch zu thun, aus der Eigenthümlichkeit der allgemeinen Geſetzgebung

eines jeden theilnehmenden Staates oder aus lokalen Intereſſen ſich als nothwendig ergeben.

Bei dem Zolltarife namentlich ſollen hiedurch in Bezug auf Eingangs- und Ausgangs-Abgaben bei einzelnen, weniger für den größeren Handelsverkehr geeigneten Gegenſtänden, und in Bezug auf Durchgangs-Abgaben, je nachdem der Zug der Handelsſtraßen es erfordert, ſolche Abweichungen von den allgemein angenommenen Erhebungsſätzen, welche für einzelne Staaten als vorzugsweiſe wünſchenswerth erſcheinen, nicht ausgeſchloſſen ſeyn, ſofern ſie auf die allgemeinen Intereſſen des Vereins nicht nachtheilig einwirken.

Desgleichen ſoll auch die Verwaltung der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben, und die Organiſation der dazu dienenden Behörden in allen Ländern des Geſammtvereins unter Berückſichtigung der in denſelben beſtehenden eigenthümlichen Verhältniſſe auf gleichen Fuß gebracht werden.

Die nach dieſen Geſichtspunkten zwiſchen den contrahirenden Staaten zu vereinbarenden Geſetze und Ordnungen, namentlich:

das Zollgeſetz,
der Zolltarif,
die Zollordnung,

ſollen als integrirende Beſtandtheile des gegenwärtigen Vertrages angeſehen und gleichzeitig mit demſelben publicirt werden.

Art. 5. Veränderungen in der Zollgeſetzgebung mit Einſchluß des Zolltarifs und der Zollordnung (Artikel 4.), ſo wie Zuſätze und Ausnahmen können nur auf demſelben Wege und mit gleicher Uebereinſtimmung aller Contrahenten bewirkt werden, wie die Einführung der Geſetze erfolgt. Dies gilt auch von allen Anordnungen, welche in Beziehung auf die Zollverwaltung allgemein abändernde Normen aufſtellen.

Art. 6. Mit der Ausführung des gegenwärtigen Vertrages tritt zwiſchen den contrahirenden Staaten Freiheit des Handels und Verkehrs und zugleich Gemeinſchaft der Einnahmen an Zöllen ein, wie beide in den folgenden Artikeln beſtimmt werden.

Art. 7. Es hören von dieſem Zeitpunkte an alle Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben an den gemeinſchaftlichen Landesgrenzen des bisherigen Preußiſch-Heſſiſchen und des bisherigen Bayeriſch-Württembergiſchen Zollvereins auf, und es können alle im freien Verkehr des einen Gebiets bereits befindliche Gegenſtände auch frei und unbeſchwert in das andere Gebiet eingeführt werden, mit alleinigem Vorbehalte:

a) der zu den Staatsmonopolien gehörigen Gegenſtände (Spielkarten und Salz) nach Maaßgabe der Artikel 9. und 10.;
b) der im Innern der contrahirenden Staaten gegenwärtig entweder mit Steuern von verſchiedener Höhe, oder in dem einen Staate gar nicht, in dem andern aber mit Steuern belegten und deshalb einer Ausgleichungs-Abgabe unterworfenen inländiſchen Erzeugniſſe, nach Maaßgabe des Artikels 11., und endlich
c) ſolcher Gegenſtände, welche ohne Eingriff in die von einem der contrahirenden Staaten ertheilten Erfindungspatente oder Privilegien nicht

nachgemacht oder eingeführt werden können, und daher für die Dauer der Patente oder Privilegien von der Einfuhr in den Staat, welcher dieſelben ertheilt hat, noch ausgeſchloſſen bleiben müſſen.

Art. 8. Der im Artikel 7. feſtgeſetzten Verkehrs- und Abgabenfreiheit unbeſchadet, wird der Uebergang ſolcher Handelsgegenſtände, welche nach dem gemeinſamen Zolltarif einer Eingangs- oder Ausgangsſteuer an den Außengrenzen unterliegen, auch aus den Königlich-Bayeriſchen und Königlich-Württembergiſchen Landen in die Königlich-Preußiſchen, Kurfürſtlich-Heſſiſchen und Großherzoglich-Heſſiſchen Lande, und umgekehrt, nur unter Innehaltung der gewöhnlichen Land- und Heerſtraßen und auf den ſchiffbaren Strömen Statt finden, und es werden an den Binnengrenzen gemeinſchaftliche Anmeldeſtellen eingerichtet werden, bei welchen die Waarenführer, unter Vorzeigung ihrer Frachtbriefe oder Transport-Zettel, die aus dem einen in das andere Gebiet überzuführenden Gegenſtände anzugeben haben.

Auf den Verkehr mit rohen Producten in geringeren Quantitäten, ſo wie überall auf den kleineren Grenz- und Marktverkehr und auf das Gepäck von Reiſenden findet dieſe Beſtimmung keine Anwendung. Auch wird keine Waaren-Reviſion Statt finden, außer inſoweit, als die Sicherung der Ausgleichungs-Abgaben (Artikel 7. b.) es erfordern könnte.

Art. 9. Hinſichtlich der Einfuhr von Spielkarten behält es in jedem der zum Vereine gehörigen Staaten bei den beſtehenden Verbots- oder Beſchränkungs-Geſetzen ſein Bewenden.

Art. 10. In Betreff des Salzes wird Folgendes feſtgeſetzt:

a) die Einfuhr des Salzes und aller Gegenſtände, aus welchen Kochſalz ausgeſchieden zu werden pflegt, aus fremden, nicht zum Vereine gehörigen Ländern in die Vereinsſtaaten, iſt verboten, in ſo weit dieſelbe nicht für eigene Rechnung einer der vereinten Regierungen und zum unmittelbaren Verkaufe in ihren Salz-Aemtern, Faktoreien oder Niederlagen geſchieht;

b) die Durchfuhr des Salzes und der vorbezeichneten Gegenſtände aus den zum Vereine nicht gehörigen Ländern in andere ſolche Länder ſoll nur mit Genehmigung der Vereinsſtaaten, deren Gebiet bei der Durchfuhr berührt wird, und unter den Vorſichtsmaaßregeln Statt finden, welche von denſelben für nöthig erachtet werden;

c) die Ausfuhr des Salzes in fremde, nicht zum Vereine gehörige Staaten iſt frei;

d) was den Salzhandel innerhalb der Vereinsſtaaten betrifft, ſo iſt die Einfuhr des Salzes von einem in den anderen nur in dem Falle erlaubt, wenn zwiſchen den Landesregierungen beſondere Verträge deshalb beſtehen;

e) wenn eine Regierung von der anderen innerhalb des Vereins aus Staats- und Privatſalinen Salz beziehen will, ſo müſſen die Sendungen mit Päſſen von öffentlichen Behörden begleitet werden.

Zu dieſem Ende verpflichten ſich die betheiligten Regierungen, auf den Privatſalinen einen öffentlichen Beamten aufzuſtellen, der den

Umfang der Production und des Abſatzes derſelben überhaupt zu beobachten hat;

f) wenn ein Vereinsſtaat durch einen anderen aus dem Auslande oder aus einem dritten Vereinsſtaate ſeinen Salzbedarf beziehen, oder durch einen ſolchen ſein Salz in fremde, nicht zum Vereine gehörige Staaten verſenden laſſen will, ſo ſoll dieſen Sendungen kein Hinderniß in den Weg gelegt werden; jedoch werden, inſofern dieſes nicht ſchon durch frühere Verträge beſtimmt iſt, durch vorgängige Uebereinkunft der betheiligten Staaten die Straßen für den Transport und die erforderlichen Sicherheits-Maaßregeln zur Verhinderung der Einſchwärzung verabredet werden;

g) wenn in unmittelbar aneinander grenzenden Vereinsſtaaten eine ſolche Verſchiedenheit der Salzpreiſe beſtände, daß daraus für einen oder den anderen dieſer Staaten eine Gefahr der Salz-Einſchwärzung hervorginge, ſo macht ſich derjenige Staat, in welchem der niedrigere Salzpreis beſteht, verbindlich, die Verabfolgung des Salzes in die Grenzorte, binnen eines Bezirks von wenigſtens ſechs Stunden landeinwärts, auf den genau zu ermittelnden Bedarf jener Orte zu beſchränken, und darüber den betheiligten Nachbarſtaaten genügende Nachweiſung und Sicherheit zu gewähren.

Die näheren Beſtimmungen bleiben einer beſonderen Verabredung der betheiligten Regierungen vorbehalten.

Art. 11. In Bezug auf diejenigen Erzeugniſſe, bei welchen hinſichtlich der Beſteuerung im Innern noch eine Verſchiedenheit der Geſetzgebung unter den einzelnen Vereinslanden Statt findet (Artikel 7. b.), wird von allen Theilen als wünſchenswerth anerkannt, auch hierin eine Uebereinſtimmung der Geſetzgebung und der Beſteuerungsſätze in ihren Staaten hergeſtellt zu ſehen, und es wird daher ihr Beſtreben auf die Herbeiführung einer ſolchen Gleichmäßigkeit gerichtet bleiben. Bis dahin, wo dieſes Ziel erreicht worden, können zur Vermeidung der Nachtheile, welche für die Producenten des eigenen Staates im Verhältniſſe zu den Producenten in anderen Vereinsſtaaten aus der ungleichen Beſteuerung erwachſen würden, Ergänzungs- oder Ausgleichungs-Abgaben von folgenden Gegenſtänden erhoben werden:

a) Im Königreiche Preußen von
Bier,
Branntwein,
Taback,
Traubenmoſt und Wein.

b) Im Königreiche Bayern (zur Zeit mit Ausſchluß des Rheinkreiſes) von
Bier,
Branntwein,
geſchrotetem Malz.

c) Im Königreiche Württemberg von
Bier,

Branntwein,
geſchrotetem Malz.

d) Im Kurfürſtenthume Heſſen von
Bier,
Branntwein,
Taback,
Traubenmoſt und Wein.

e) Im Großherzogthume Heſſen von
Bier.

Es ſoll bei der Beſtimmung und Erhebung der gedachten Abgaben nach folgenden Grundſätzen verfahren werden:

1) Die Ausgleichungs-Abgaben werden nach dem Abſtande der geſetzlichen Steuer im Lande der Beſtimmung von der denſelben Gegenſtand betreffenden Steuer im Lande der Herkunft bemeſſen, und fallen daher im Verhältniſſe gegen diejenigen Vereinslande gänzlich weg, wo eine gleich hohe oder eine höhere Steuer auf daſſelbe Erzeugniß gelegt iſt.

2) Veränderungen, welche in den Steuern von inländiſchen Erzeugniſſen der betheiligten Staaten eintreten, haben auch Veränderungen in den Ausgleichungs-Abgaben, jedoch ſtets unter Anwendung des vorher (1.) aufgeſtellten Grundſatzes, zur Folge.

Wo auf den Grund einer ſolchen Veränderung eine Ausgleichungs-Abgabe zu erhöhen ſeyn würde, muß, falls die Erhöhung wirklich in Anſpruch genommen wird, eine Verhandlung darüber zwiſchen den betheiligten Staaten, und eine vollſtändige Nachweiſung der Zuläſſigkeit nach den Beſtimmungen des gegenwärtigen Vertrages vorausgehen.

3) Die gegenwärtig in Preußen geſetzlich beſtehenden Sätze der Steuern von inländiſchem Traubenmoſt und Wein, vom Tabacksbau und Branntwein, ſo wie die gegenwärtig in Bayern beſtehende Steuer von inländiſchem geſchroteten Malz und Bier (Malzaufſchlag) ſollen jedesfalls den höchſten Satz desjenigen bilden, was in einem Vereinsſtaate, welcher jene Steuern eingeführt hat oder künftig etwa einführen ſollte, an Ausgleichungs-Abgaben von dieſen Artikeln bei deren Eingang aus einem Lande, in welchem keine Steuer auf dieſelben Erzeugniſſe gelegt iſt, erhoben werden darf, wenn auch die betreffende Steuer des Staates, welcher die Ausgleichungs-Abgabe bezieht, dieſen höchſten Satz überſteigen ſollte.

4) Rückvergütungen der inländiſchen Staatsſteuern ſollen bei der Ueberfuhr der beſteuerten Gegenſtände in ein anderes Vereinsland nicht gewährt werden.

5) Auf andere Erzeugniſſe als Bier und Malz, Branntwein, Tabacksblätter, Traubenmoſt und Wein, ſoll unter keinen Umſtänden eine Ausgleichungs-Abgabe gelegt werden.

6) In allen Staaten, in welchen von Taback, Traubenmoſt und Wein eine Ausgleichungs-Abgabe erhoben wird, ſoll in keinem Falle eine weitere Abgabe von dieſen Erzeugniſſen, weder für Rechnung des

Staates, noch für Rechnung der Kommunen beibehalten oder eingeführt werden.

7) Der Ausgleichungs-Abgabe ſind ſolche Gegenſtände nicht unterworfen, von welchen auf die in der Zollordnung vorgeſchriebene Weiſe dargethan iſt, daß ſie als ausländiſches Ein- oder Durchgangsgut die zollamtliche Behandlung bei einer Erhebungsbehörde des Vereins bereits beſtanden haben, oder derſelben noch unterliegen, und eben ſo wenig diejenigen im Umfange des Vereins erzeugten Gegenſtände, welche nur durch einen Vereinsſtaat tranſitiren, um entweder in einen anderen Vereinsſtaat oder nach dem Auslande geführt zu werden.

8) Die Ausgleichungs-Abgabe kommt den Kaſſen desjenigen Staates zu Gute, wohin die Verſendung erfolgt. Inſofern ſie nicht ſchon im Lande der Verſendung für Rechnung des abgabeberechtigten Staates erhoben worden, wird die Erhebung im Gebiete des letzteren erfolgen.

9) Es ſollen in jedem der contrahirenden Staaten ſolche Einrichtungen getroffen werden, vermöge welcher die Ausgleichungs-Abgabe in dem Vereinslande, aus welchem die Verſendung erfolgt, am Orte der Verſendung oder bei der gelegenſten Zoll- oder Steuerbehörde entrichtet, oder ihre Entrichtung durch Anmeldung ſicher geſtellt werden kann.

10) So lange, bis dieſe Einrichtungen durch beſondere Uebereinkunft feſtgeſetzt ſeyn werden, bleibt der Verkehr mit Gegenſtänden, welche einer Ausgleichungs-Abgabe unterliegen, in der Art beſchränkt, daß dieſelben, ohne Unterſchied der transportirten Quantitäten, in das Gebiet des abgabeberechtigten Staates nur auf den im Artikel 8. bezeichneten, oder noch anderweit zu beſtimmenden Straßen eingeführt und an den dort einzurichtenden Anmelde- und Hebeſtellen angemeldet und resp. verſteuert werden müſſen, ohne daß jedoch in Folge hievon der Verkehr mit den Gegenſtänden, von welchen eine Ausgleichungs-Abgabe nicht zu entrichten iſt, einer weiteren, als der in dem oben gedachten Artikel angeordneten Aufſicht unterworfen ſeyn wird.

Art. 12. Hinſichtlich der Verbrauchs-Abgaben, welche in dem Bereiche der Vereinsländer von anderen, als den im Artikel 11. bezeichneten Gegenſtänden erhoben werden, ſo wie der im Großherzogthume Heſſen zur Erhebung kommenden Steuern von Getränken, wird eine gegenſeitige Gleichmäßigkeit der Behandlung Statt finden, dergeſtalt, daß das Erzeugniß eines anderen Vereinsſtaates unter keinem Vorwande höher belaſtet werden darf, als das inländiſche.

Derſelbe Grundſatz findet auch bei den Zuſchlags-Abgaben und Octrois Statt, welche für Rechnung einzelner Gemeinen erhoben werden, ſo weit dergleichen Abgaben nicht überhaupt nach der Beſtimmung des Artikels 11. Nr. 6. unzuläſſig ſind.

Art. 13. Die contrahirenden Staaten erneuern gegenſeitig die Verabredung über den Grundſatz, daß Chauſſeegelder oder andere ſtatt derſelben beſtehende Abgaben, wie z. B. der in den Königreichen Bayern und Würtemberg zur Surrogirung des Wegegeldes von eingehenden Gütern eingeführte fire Zollbeiſchlag, eben ſo Pflaſter-, Damm-, Brücken- und Fähr-

gelder, oder unter welchem anderen Namen dergleichen Abgaben beſtehen, ohne Unterſchied, ob die Erhebung für Rechnung des Staates oder eines Privatberechtigten, namentlich einer Commune geſchieht, nur in dem Betrage beibehalten oder neu eingeführt werden können, als ſie den gewöhnlichen Herſtellungs- und Unterhaltungskoſten angemeſſen ſind.

Das dermalen in Preußen nach dem allgemeinen Tarife vom Jahre 1828 beſtehende Chauſſeegeld ſoll als der höchſte Satz angeſehen, und hinführo in keinem der contrahirenden Staaten überſchritten werden.

Beſondere Erhebungen von Thorſperr- und Pflaſtergeldern ſollen auf chauſſirten Straßen da, wo ſie noch beſtehen, dem vorſtehenden Grundſatze gemäß aufgehoben, und die Ortspflaſter den Chauſſeeſtrecken dergeſtalt eingerechnet werden, daß davon nur die Chauſſeegelder nach dem allgemeinen Tarif zur Erhebung kommen.

Art. 14. Die contrahirenden Regierungen wollen dahin wirken, daß in ihren Landen ein gleiches Münz-, Maaß- und Gewichtsſyſtem in Anwendung komme, hierüber ſofort beſondere Unterhandlungen einleiten laſſen, und die nächſte Sorge auf die Annahme eines gemeinſchaftlichen Zollgewichtes richten.

Sofern die desfallſige Einigung nicht bereits bei der Ausführung des Vertrages zum Grunde gelegt werden könnte, werden die contrahirenden Staaten zur Erleichterung der Verſendung von Waaren und zur ſchnelleren Abfertigung dieſer Sendungen an den Zollſtellen (ſoweit dies noch nicht zur Ausführung gebracht ſeyn ſollte) bei den in ihren Zolltarifen vorkommenden Maaß- und Gewichtsbeſtimmungen eine Reduction auf die Maaße und Gewichte, welche in den Tarifen der anderen contrahirenden Staaten angenommen ſind, entwerfen, und zum Gebrauche ſowohl ihrer Zoll-Aemter als des Handel treibenden Publikums öffentlich bekannt machen laſſen.

Der gemeinſchaftliche Zolltarif (Artikel 4.) ſoll in zwei Haupt-Abtheilungen, nach dem Preußiſchen und nach dem Bayeriſchen Maaß-, Gewichts- und Münzſyſtem ausgefertigt werden.

Die Declaration, die Abwägung und Meſſung der zollbaren Gegenſtände ſoll in Preußen nach Preußiſchem, in Bayern und Württemberg nach Bayeriſchem Maaße und Gewichte, in den Heſſiſchen Landen nach dem daſelbſt geſetzlich eingeführten Maaße und Gewichte geſchehen. In den Ausfertigungen der Zoll-Behörden iſt aber die Quantität der Waaren zugleich nach einer der beiden Haupt-Abtheilungen des gemeinſchaftlichen Tarifs auszudrücken.

So lange, bis die contrahirenden Staaten über ein gemeinſchaftliches Münzſyſtem übereingekommen ſeyn werden, ſoll die Bezahlung der Zoll-Abgaben in jedem Staate nach dem Münzfuße geſchehen, nach welchem die Entrichtung der übrigen Landes-Abgaben Statt findet.

Es ſollen aber ſchon jetzt die Gold- und Silbermünzen der ſämmtlichen contrahirenden Staaten — mit Ausnahme der Scheidemünze — bei allen Hebeſtellen des gemeinſamen Zollvereins angenommen und zu dieſem Behufe die Valvationstabellen öffentlich bekannt gemacht werden.

Art. 15. Die Waſſerzölle oder auch Wegegeldgebühren auf Flüſſen, mit

Einſchluß derjenigen, welche das Schiffsgefäß treffen (Recognitionsgebühren), ſind von der Schiffahrt auf ſolchen Flüſſen, auf welche die Beſtimmungen des Wiener-Congreſſes oder beſondere Staatsverträge Anwendung finden, ferner gegenſeitig nach jenen Beſtimmungen zu entrichten, inſofern hierüber nichts Beſonderes verabredet wird.

In letzterer Hinſicht wollen die contrahirenden Staaten, was insbeſondere die Schiffahrt auf dem Rheine und deſſen Nebenflüſſen betrifft, unverzüglich in Unterhandlung treten, um zu einer Vereinbarung zu gelangen, in Folge deren die Ein-, Aus- und Durchfuhr der Erzeugniſſe der ſämmtlichen Vereinslande auf den genannten Flüſſen in den Schiffahrts-Abgaben, mit ſtetem Vorbehalten der Recognitionsgebühren, wo nicht ganz befreiet, doch möglichſt erleichtert wird.

Alle Begünſtigungen, welche ein Vereinsſtaat dem Schiffahrtsbetriebe ſeiner Unterthanen auf den Eingangs genannten Flüſſen zugeſtehen möchte, ſollen in gleichem Maaße auch der Schiffahrt der Unterthanen der anderen Vereinsſtaaten zu Gute kommen.

Auf den übrigen Flüſſen, bei welchen weder die Wiener-Congreßacte noch andere Staatsverträge Anwendung finden, werden die Waſſerzölle nach den privativen Anordnungen der betreffenden Regierungen erhoben. Doch ſollen auch auf dieſen Flüſſen die Unterthanen der contrahirenden Staaten und deren Waaren und Schiffsgefäße überall gleich behandelt werden.

Art. 16. Von dem Tage an, wo die gemeinſchaftliche Zollordnung des Vereins in Vollzug geſetzt wird, ſollen in den zum Zollvereine gehörigen Gebieten alle etwa noch beſtehenden Stapel- und Umſchlagsrechte aufhören, und Niemand ſoll zur Anhaltung, Verladung oder Lagerung gezwungen werden können, als in den Fällen, in welchen die gemeinſchaftliche Zollordnung oder die betreffenden Schiffahrtsreglements es zulaſſen oder vorſchreiben.

Art. 17. Kanal-, Schleuſen-, Brücken-, Fähr-, Hafen-, Waage-, Krahnen- und Niederlage-Gebühren und Leiſtungen für Anſtalten, die zur Erleichterung des Verkehrs beſtimmt ſind, ſollen nur bei Benutzung wirklich beſtehender Einrichtungen erhoben, und für letztere nicht erhöhet, auch überall von den Unterthanen der anderen contrahirenden Staaten auf völlig gleiche Weiſe, wie von den eigenen Unterthanen erhoben werden.

Findet der Gebrauch einer Waage- oder Krahnen-Einrichtung nur zum Behufe einer zollamtlichen Controle Statt, ſo tritt eine Gebühren-Erhebung bei ſchon einmal zollamtlich verwogenen Waaren nicht ein.

Art. 18. Die contrahirenden Staaten wollen auch ferner gemeinſchaftlich dahin wirken, daß durch Annahme gleichförmiger Grundſätze die Gewerbſamkeit befördert und der Befugniß der Unterthanen des einen Staates, in dem anderen Arbeit und Erwerb zu ſuchen, möglichſt freier Spielraum gegeben werde.

Von den Unterthanen des einen der contrahirenden Staaten, welche in dem Gebiete eines anderen derſelben Handel und Gewerbe treiben, oder Arbeit ſuchen, ſoll von dem Zeitpunkte ab, wo der gegenwärtige Vertrag in Kraft treten wird, keine Abgabe entrichtet werden, welcher nicht gleich-

mäßig die in demſelben Gewerbsverhältniſſe ſtehenden eigenen Unterthanen unterworfen ſind.

Desgleichen ſollen Fabrikanten und Gewerbtreibende, welche blos für das von ihnen betriebene Geſchäft Ankäufe machen, oder Reiſende, welche nicht Waaren ſelbſt, ſondern nur Muſter derſelben bei ſich führen, um Beſtellungen zu ſuchen, wenn ſie die Berechtigung zu dieſem Gewerbbetriebe in dem Vereins-Staate, in welchem ſie ihren Wohnſitz haben, durch Entrichtung der geſetzlichen Abgaben erworben haben, oder im Dienſte ſolcher inländiſchen Gewerbtreibenden oder Kaufleute ſtehen, in den anderen Staaten keine weitere Abgabe hiefür zu entrichten verpflichtet ſeyn.

Auch ſollen beim Beſuche der Märkte und Meſſen zur Ausübung des Handels und zum Abſatze eigener Erzeugniſſe oder Fabrikate in jedem Vereins-Staate die Unterthanen der übrigen contrahirenden Staaten eben ſo wie die eigenen Unterthanen behandelt werden.

Art. 19. Die Preußiſchen Seehäfen ſollen dem Handel der Unterthanen ſämmtlicher Vereins-Staaten gegen völlig gleiche Abgaben, wie ſolche von den Königlich-Preußiſchen Unterthanen entrichtet werden, offen ſtehen; auch ſollen die in fremden See- und anderen Handelsplätzen angeſtellten Conſuln eines oder des anderen der contrahirenden Staaten veranlaßt werden, der Unterthanen der übrigen contrahirenden Staaten ſich in vorkommenden Fällen möglichſt mit Rath und That anzunehmen.

Art. 20. Zum Schutze ihres gemeinſchaftlichen Zollſyſtems gegen den Schleichhandel und ihrer inneren Verbrauchs-Abgaben gegen Defraudationen haben die contrahirenden Staaten ein gemeinſames Cartel abgeſchloſſen, welches ſobald als möglich, ſpäteſtens aber gleichzeitig mit dem gegenwärtigen Vertrage in Ausführung gebracht werden ſoll.

Art. 21. Die als Folge des gegenwärtigen Vertrages eintretende Gemeinſchaft der Einnahme der contrahirenden Staaten bezieht ſich auf den Ertrag der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben in den Preußiſchen Staaten, den Königreichen Bayern und Württemberg, dem Kurfürſtenthume und dem Großherzogthume Heſſen mit Einſchluß der den Zollſyſtemen der contrahirenden Staaten bisher ſchon beigetretenen Länder.

Von der Gemeinſchaft ſind ausgeſchloſſen und bleiben dem privativen Genuſſe der betreffenden Staatsregierungen vorbehalten:

1) die Steuern, welche im Innern eines jeden Staates von inländiſchen Erzeugniſſen erhoben werden, einſchließlich der im Artikel 11. vorbehaltenen Ausgleichungs-Abgaben;
2) die im Artikel 15. erwähnten Waſſerzölle;
3) Chauſſee-Abgaben, Pflaſter-, Damm-, Brücken-, Fähr-, Kanal-, Schleuſen-, Hafengelder, ſo wie Waage- und Niederlage-Gebühren oder gleichartige Erhebungen, wie ſie auch ſonſt genannt werden;
4) die Zollſtrafen und Confiscate, welche, vorbehaltlich der Antheile der Denunzianten, jeder Staatsregierung in ihrem Gebiete verbleiben.

Art. 22. Der Ertrag der in die Gemeinſchaft fallenden Abgaben wird nach Abzug

1) der Koſten, wovon weiter unten im Artikel 30. die Rede iſt;

2) der Rückerſtattungen für unrichtige Erhebungen;
3) der auf den Grund beſonderer gemeinſchaftlicher Verabredungen erfolgten Steuervergütungen und Ermäßigungen

unter den vereinten Staaten nach dem Verhältniſſe der Bevölkerung, mit welcher ſie im Vereine ſich befinden, vertheilt.

Die Bevölkerung ſolcher Staaten, welche durch Vertrag mit einem oder dem anderen der contrahirenden Staaten unter Verabredung einer von dieſem jährlich für ihre Antheile an den gemeinſchaftlichen Zollrevenüen zu leiſtenden Zahlung dem Zollverbande beigetreten ſind, oder noch beitreten werden, wird in die Bevölkerung desjenigen Staates eingerechnet, welcher dieſe Zahlung leiſtet.

Der Stand der Bevölkerung in den einzelnen Vereinsſtaaten wird alle drei Jahre von einem noch zu verabredenden Termine an ausgemittelt, und die Nachweiſung derſelben von den einzelnen Staaten einander gegenſeitig mitgetheilt werden.

Art. 23. Vergünſtigungen für Gewerbtreibende hinſichtlich der Steuer-Entrichtung, welche nicht in der Zollgeſetzgebung ſelbſt begründet ſind, fallen der Staats-Kaſſe derjenigen Regierung, welche ſie bewilliget hat, zur Laſt.

Die Maaßgaben, unter welchen ſolche Vergünſtigungen zu bewilligen ſind, werden näherer Verabredung vorbehalten.

Art. 24. Dem auf Förderung freier und natürlicher Bewegung des allgemeinen Verkehrs gerichteten Zwecke des Zollvereins gemäß, ſollen beſondere Zollbegünſtigungen einzelner Meßplätze, namentlich Rabattprivilegien da, wo ſie dermalen in den Vereinsſtaaten noch beſtehen, nicht erweitert, ſondern vielmehr unter geeigneter Berückſichtigung ſowohl der Nahrungsverhältniſſe bisher begünſtigter Meßplätze, als der bisherigen Handelsbeziehungen mit dem Auslande, thunlichſt beſchränkt und ihrer baldigen gänzlichen Aufhebung entgegengeführt, neue aber ohne allerſeitige Zuſtimmung auf keinen Fall ertheilt werden.

Art. 25. Von der tarifmäßigen Abgaben-Entrichtung bleiben die Gegenſtände, welche für die Hofhaltung der hohen Souveraine und Ihrer Regentenhäuſer, oder für die bei ihren Höfen accreditirten Botſchafter, Geſandten, Geſchäftsträger ꝛc. eingehen, nicht ausgenommen, und wenn dafür Rückvergütungen Statt haben, ſo werden ſolche der Gemeinſchaft nicht in Rechnung gebracht.

Eben ſo wenig anrechnungsfähig ſind Entſchädigungen, welche in einem oder dem anderen Staate den vormals unmittelbaren Reichsſtänden, oder an Communen oder einzelne Privatberechtigte für eingezogene Zollrechte oder für aufgehobene Befreiungen gezahlt werden müſſen.

Dagegen bleibt es jedem Staate unbenommen, einzelne Gegenſtände auf Freipäſſe ohne Abgaben-Entrichtung in ſeinem Gebiete ein-, aus- oder durchgehen zu laſſen. Dergleichen Gegenſtände werden jedoch zollgeſetzlich behandelt, und in Freiregiſtern, mit denen es wie mit den übrigen Zollregiſtern zu halten iſt, notirt, und die Abgaben, welche davon zu erheben geweſen wären, kommen bei der demnächſtigen Revenüen-Ausgleichung demjenigen Theile, von welchem die Freipäſſe ausgegangen ſind, in Abrechnung.

Art. 26. Das Begnadigungs- und Strafverwandlungs-Recht bleibt jedem der contrahirenden Staaten in ſeinem Gebiete vorbehalten.

Auf Verlangen werden periodiſche Ueberſichten der erfolgten Straf-Erlaſſe gegenſeitig mitgetheilt werden.

Art. 27. Die Ernennung der Beamten und Diener bei den Lokal- und Bezirksſtellen für die Zoll-Erhebung und Aufſicht, welche in Gemäßheit der hierüber getroffenen beſonderen Uebereinkunft nach gleichförmigen Beſtimmungen angeordnet, beſetzt und inſtruirt werden ſollen, bleibt einer jeden der contrahirenden Regierungen innerhalb ihres Gebietes überlaſſen.

Art. 28. In jedem Vereinsſtaate wird die Leitung des Dienſtes der Lokal- und Bezirks-Zollbehörden, ſo wie die Vollziehung der gemeinſchaftlichen Zollgeſetze überhaupt, einer, oder, wo ſich das Bedürfniß hierzu zeigt, mehreren Zolldirectionen übertragen, welche dem einſchlägigen Miniſterium des betreffenden Staates untergeordnet ſind.

Die Bildung der Zolldirectionen und die Einrichtung ihres Geſchäftsganges bleibt den einzelnen Staatsregierungen überlaſſen; der Wirkungskreis derſelben aber wird, inſoweit er nicht ſchon durch den Grundvertrag und die gemeinſchaftlichen Zollgeſetze beſtimmt iſt, durch eine gemeinſchaftlich zu verabredende Inſtruction bezeichnet werden.

Art. 29. Die von den Zoll-Erhebungsbehörden nach Ablauf eines jeden Vierteljahres aufzuſtellenden Quartals-Extracte, und die nach dem Jahres- und Bücherſchluſſe aufzuſtellenden Final-Abſchlüſſe über die reſp. im Laufe des Vierteljahres und während des Rechnungsjahres fällig gewordenen Zoll-Einnahmen, werden von den betreffenden Zolldirectionen nach vorangegangener Prüfung in Haupt-Ueberſichten zuſammengetragen, und dieſe ſodann an ein Centralbüreau eingeſendet, zu welchem ein jeder Vereinsſtaat einen Beamten zu ernennen die Befugniß hat.

Dieſes Büreau fertigt auf den Grund jener Vorlagen die proviſoriſchen Abrechnungen zwiſchen den vereinigten Staaten von drei zu drei Monaten, ſendet dieſelben den Central-Finanzſtellen der letzteren, und bereitet die definitive Jahres-Abrechnung vor.

Wenn aus den Quartal-Abrechnungen hervorgeht, daß die wirkliche Einnahme eines Vereinsſtaates um mehr als einen Monatsbetrag gegen den ihm verhältnißmäßig an der Geſammteinnahme zuſtändigen Revenüen-Antheil zurückgeblieben iſt, ſo muß alsbald das Erforderliche zur Ausgleichung dieſes Ausfalles durch Herauszahlung von Seiten des oder derjenigen Staaten, bei denen eine Mehr-Einnahme Statt gefunden hat, eingeleitet werden.

Art. 30. In Abſicht der Erhebungs- und Verwaltungskoſten ſollen folgende Grundſätze in Anwendung kommen:

1) Man wird keine Gemeinſchaft dabei eintreten laſſen, vielmehr übernimmt jede Regierung alle in ihrem Gebiete vorkommende Erhebungs- und Verwaltungskoſten, es mögen dieſe durch die Einrichtung und Unterhaltung der Haupt- und Neben-Zoll-Aemter, der inneren Steuer-Aemter, Hall-Aemter und Packhöfe und der Zolldirectionen, oder durch den Unterhalt des dabei angeſtellten Perſonals und durch die dem

letzteren zu bewilligenden Penſionen, oder endlich aus irgend einem anderen Bedürfniſſe der Zollverwaltung entſtehen.

2) Hinſichtlich desjenigen Theils des Bedarfs aber, welcher an den gegen das Ausland gelegenen Grenzen und innerhalb des dazu gehörigen Grenz-Bezirks für die Zoll-Erhebungs- und Aufſichts- oder Controlbehörden und Zoll-Schutzwachen erforderlich iſt, wird man ſich über Pauſchſummen vereinigen, welche jeder der contrahirenden Staaten von der jährlich aufkommenden und der Gemeinſchaft zu berechnenden Brutto-Einnahme an Zollgefällen in Abzug bringen kann.

3) Bei dieſer Ausmittelung des Bedarfs ſoll da, wo die Perception privativer Abgaben mit der Zoll-Erhebung verbunden iſt, von den Gehalten und Amtsbedürfniſſen der Zollbeamten nur derjenige Theil in Anrechnung kommen, welcher dem Verhältniſſe ihrer Geſchäfte für den Zolldienſt zu ihren Amtsgeſchäften überhaupt entſpricht.

4) Man wird ſich über allgemeine Normen vereinigen, um die Beſoldungs-Verhältniſſe der Beamten bei den Zoll-Erhebungs- und Aufſichtsbehörden, imgleichen bei den Zolldirectionen in möglichſte Uebereinſtimmung zu bringen.

Art. 31. Die contrahirenden Staaten geſtehen ſich gegenſeitig das Recht zu, den Haupt-Zoll-Aemtern auf den Grenzen anderer Vereinsſtaaten Controleure beizuordnen, welche von allen Geſchäften derſelben und der Neben-Aemter in Beziehung auf das Abfertigungsverfahren und die Grenzbewachung Kenntniß zu nehmen, und auf Einhaltung eines geſetzlichen Verfahrens, imgleichen auf die Abſtellung etwaiger Mängel einzuwirken, übrigens ſich jeder eigenen Verfügung zu enthalten haben.

Einer näher zu verabredenden Dienſtordnung bleibt es vorbehalten, ob und welchen Antheil dieſelben an den laufenden Geſchäften zu nehmen haben.

Art. 32. Jeder der contrahirenden Staaten hat das Recht, an die Zoll-Directionen der anderen vereinten Staaten Beamte zu dem Zwecke abzuordnen, um ſich von allen vorkommenden Verwaltungsgeſchäften, welche ſich auf die durch den gegenwärtigen Vertrag eingegangene Gemeinſchaft beziehen, vollſtändige Kenntniß zu verſchaffen.

Eine beſondere Inſtruction wird das Geſchäftsverhältniß dieſer Beamten näher beſtimmen, als deſſen Grundlage die unbeſchränkte Offenheit von Seiten des Staates, bei welchem die Abgeordneten fungiren, in Bezug auf alle Gegenſtände der gemeinſchaftlichen Zollverwaltung, und die Erleichterung jedes Mittels, durch welches ſie ſich die Information hierüber verſchaffen können, anzuſehen iſt, während andererſeits ihre Sorgfalt nicht minder aufrichtig dahin gerichtet ſeyn muß, eintretende Anſtände und Meinungsverſchiedenheiten auf eine dem gemeinſamen Zwecke und dem Verhältniſſe verbündeter Staaten entſprechende Weiſe zu erledigen.

Die Miniſterien der ſämmtlichen Vereinsſtaaten werden ſich gegenſeitig auf Verlangen jede gewünſchte Auskunft über die gemeinſchaftlichen Zoll-Angelegenheiten mittheilen, und inſofern zu dieſem Behufe die zeitweiſe oder dauernde Abordnung eines höheren Beamten, oder die Beauftragung eines anderweit bei der Regierung beglaubigten Bevollmächtigten beliebt

würde, so ist demselben nach dem oben ausgesprochenen Grundsatze alle Gelegenheit zur vollständigen Kenntnißnahme von den Verhältnissen der gemeinschaftlichen Zollverwaltung bereitwillig zu gewähren.

Art. 33. Jährlich in den ersten Tagen des Juni findet zum Zwecke gemeinsamer Berathung ein Zusammentritt von Bevollmächtigten der Vereinsregierungen Statt, zu welchem eine jede der letzteren einen Bevollmächtigten abzuordnen befugt ist.

Für die formelle Leitung der Verhandlungen wird von den Conferenz-Bevollmächtigten aus ihrer Mitte ein Vorsitzender gewählt, welchem übrigens kein Vorzug vor den übrigen Bevollmächtigten zusteht.

Der erste Zusammentritt wird in München Statt finden. Wo derselbe künftig erfolgen soll, wird bei dem Schlusse einer jeden jährlichen Versammlung mit Rücksicht auf die Natur der Gegenstände, deren Verhandlung in der folgenden Conferenz zu erwarten ist, verabredet werden.

Art. 34. Vor die Versammlung dieser Conferenz-Bevollmächtigten gehört:

a) die Verhandlung über alle Beschwerden und Mängel, welche in Beziehung auf die Ausführung des Grundvertrages und der besonderen Uebereinkünfte, des Zollgesetzes, der Zollordnung und Tarife, in einem oder dem anderen Vereinsstaate wahrgenommen, und die nicht bereits im Laufe des Jahres in Folge der darüber zwischen den Ministerien geführten Correspondenz erledigt worden sind;

b) die definitive Abrechnung zwischen den Vereinsstaaten über die gemeinschaftliche Einnahme auf den Grund der von den obersten Zollbehörden aufgestellten, durch das Centralbüreau vorzulegenden Nachweisungen, wie solche der Zweck einer dem gemeinsamen Interesse angemessenen Prüfung erheischt;

c) die Berathung über Wünsche und Vorschläge, welche von einzelnen Staats-Regierungen zur Verbesserung der Verwaltung gemacht werden;

d) die Verhandlungen über Abänderungen des Zollgesetzes, des Zolltarifs, der Zollordnung und der Verwaltungs-Organisation, welche von einem der contrahirenden Staaten in Antrag gebracht werden, überhaupt über die zweckmäßige Entwickelung und Ausbildung des gemeinsamen Zoll- und Handelssystems.

Art. 35. Treten im Laufe des Jahres außer der gewöhnlichen Zeit der Versammlung der Conferenz-Bevollmächtigten außerordentliche Ereignisse ein, welche unverzügliche Maaßregeln oder Verfügungen abseiten der Vereinsstaaten erheischen; so werden sich die contrahirenden Theile darüber im diplomatischen Wege vereinigen, oder eine außerordentliche Zusammenkunft ihrer Bevollmächtigten veranlassen.

Art. 36. Den Aufwand für die Bevollmächtigten und deren etwaige Gehülfen bestreitet die Regierung, welche sie absendet.

Das Kanzlei-Dienstpersonale und das Lokale wird unentgeldlich von der Regierung gestellt, in deren Gebiete der Zusammentritt der Conferenz Statt findet.

Art. 37. Sollte zur Zeit der Vollziehung des gegenwärtigen Vertrages

eine Uebereinſtimmung der Eingangs-Zollſätze in den Landen der contrahirenden Regierungen nicht bereits im Weſentlichen beſtehen; ſo verpflichten ſich dieſelben zu allen Maaßregeln, welche erforderlich ſind, damit nicht die Zoll-Einkünfte des Geſammt-Vereins durch die Einführung und Anhäufung unverzollter oder gegen geringere Steuerſätze, als der Vereinstarif enthält, verzollter Waarenvorräthe beeinträchtigt werden.

Art. 38. Für den Fall, daß andere deutſche Staaten den Wunſch zu erkennen geben ſollten, in den durch gegenwärtigen Vertrag errichteten Zollverein aufgenommen zu werden, erklären ſich die hohen Contrahenten bereit, dieſem Wunſche, ſo weit es unter gehöriger Berückſichtigung der beſonderen Intereſſen der Vereinsmitglieder möglich erſcheint, durch desfalls abzuſchließende Verträge Folge zu geben.

Art. 39. Auch werden Sie Sich bemühen, durch Handelsverträge mit anderen Staaten dem Verkehr Ihrer Angehörigen jede mögliche Erleichterung und Erweiterung zu verſchaffen.

Art. 40. Alles, was ſich auf die Detail-Ausführung der im gegenwärtigen Vertrage und deſſen Beilagen enthaltenen Verabredungen, insbeſondere auf den Vollzug der gemeinſchaftlich feſtgeſetzten organiſchen Beſtimmungen, Reglements und Inſtructionen bezieht, ſoll durch gemeinſchaftliche Commiſſarien vorbereitet werden.

Art. 41. Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages, welcher mit dem erſten Januar 1834 in Ausführung gebracht werden ſoll, wird vorläufig bis zum erſten Januar 1842 feſtgeſetzt. Wird derſelbe während dieſer Zeit und ſpäteſtens zwei Jahre vor Ablauf der Friſt nicht gekündigt, ſo ſoll er auf 12 Jahre, und ſo fort von 12 zu 12 Jahren als verlängert angeſehen werden.

Letztere Verabredung wird jedoch nur für den Fall getroffen, daß nicht in der Zwiſchenzeit ſämmtliche deutſche Bundesſtaaten über gemeinſame Maaßregeln übereinkommen, welche den mit der Abſicht des Artikels 19. der deutſchen Bundes-Acte in Uebereinſtimmung ſtehenden Zweck des gegenwärtigen Zoll-Vereins vollſtändig erfüllen.

Auch ſollen im Falle etwaiger gemeinſamer Maaßregeln über den freien Verkehr mit Lebensmitteln in ſämmtlichen deutſchen Bundesſtaaten die betreffenden Beſtimmungen des nach gegenwärtigem Vertrage beſtehenden Vereins-Tarifs demgemäß modificirt werden.

Gegenwärtiger Vertrag ſoll alsbald zur Ratification der hohen contrahirenden Höfe vorgelegt, und die Auswechſelung der Ratifications-Urkunden ſoll ſpäteſtens binnen ſechs Wochen in Berlin bewirkt werden.

So geſchehen Berlin, den 22ſten März 1833.

C. G. Maaſſen. H. W. v. Steuber. Wilh. Arn. Fried. v. Kopp. Franz a Paula v. Mieg. Friedrich Frh. v. Linden.

(L. S.) (L. S.) (L. S.) (L. S.) (L. S.)

Albrecht Friedrich Eichhorn. (L. S.)

Heinrich Theodor Ludwig Schwedes. (L. S.)

Friedrich Ch. Johann Gf. v. Luxburg. (L. S.)

Zusatz-Artikel zu dem Zollvereinigungs-Vertrage zwischen Preußen, Kurhessen und dem Großherzogthume Hessen einerseits und Bayern und Württemberg andererseits. Vom 31sten Oktober 1833.

1.

In Gemäßheit der im Artikel 4. des Zollvereinigungs-Vertrages vom 22sten März d. J. enthaltenen Verabredung wollen Seine Majestät der König von Bayern und Seine Majestät der König von Württemberg die unter A. beiliegende Zollordnung, und den unter B. beiliegenden Zolltarif, welche zusammen das Zollgesetz bilden, in ihren Staaten verkündigen lassen.

Nicht minder wird in dem Königreiche Preußen, dem Kurfürstenthume Hessen und dem Großherzogthume Hessen, unter Beibehaltung der in diesen Staaten bestehenden Zollgesetze und Zollordnungen, der erwähnte unter B. beigefügte Tarif gleichzeitig mit jenem Vertrage verkündigt werden.

Die in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Zollordnungen, so wie der Tarif, sind als integrirende Theile des Vertrages vom 22sten März d. J. anzusehen.

2.

Die contrahirenden Theile wollen so bald wie möglich die Einleitung treffen, daß die Bestrafung der Zollvergehen jeder Art, da solche das Interesse aller Vereinsstaaten gleichmäßig berühren, auch auf möglichst übereinstimmende Grundsätze zurückgeführt werde.

Vorstehenden Artikel, welcher dieselbe Kraft und Giltigkeit haben soll, als wenn derselbe in dem Vertrage vom 22sten März d. J. enthalten wäre, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten unter dem Vorbehalte der Ratification vollzogen und untersiegelt.

So geschehen Berlin, den 31sten Oktober 1833.

Carl Georg Maassen.	Carl Friedrich v. Wilkens-Hohenau.	Wilhelm v. Kopp.	Fr. Ch. Joh. Gf. v. Luxburg.
(L. S.)	(L. S.)	(L. S.)	(L. S.)
Franz a Paula Friedrich Frh. v. Linden.	Albr. Fried. Eichhorn	H. Th. Ludw. Schwedes.	
(L. S.)	(L. S.)	(L. S.)	

Nr. 3.

Vertrag zwiſchen Preußen, Bayern, Sachſen, Württemberg, Baden, Kurheſſen, dem Großherzogthume Heſſen, den zum Thüringiſchen Zoll- und Handels-Vereine gehörigen Staaten, Naſſau und der freien Stadt Frankfurt, die Fortdauer des Zoll- und Handelsvereins betreffend. Vom 8ten Mai 1841.

Nachdem die in Gemäßheit der Verträge vom 22. und 30. März und 11. Mai 1833, vom 12. Mai und 10. Dezember 1835 und vom 2. Januar 1836 zu einem Zoll- und Handelsvereine verbundenen Regierungen, — im Anerkenntniſſe der wohlthätigen Wirkungen, welche derſelbe, Ihren bei deſſen Gründung und Erweiterung gehegten Abſichten entſprechend, für den Handel und gewerblichen Verkehr der Vereinsſtaaten, und hierdurch zugleich für die Beförderung der Verkehrsfreiheit in Deutſchland überhaupt, herbeigeführt hat, — in dem Wunſche übereingekommen ſind, den Fortbeſtand dieſes Vereins auf eine eben ſo den Intereſſen der Geſammtheit, als den beſonderen Verhältniſſen einzelner Vereinsglieder zuſagende Weiſe ſicher zu ſtellen: ſo ſind zur Erreichung dieſes Zweckes Verhandlungen gepflogen worden, wozu als Bevollmächtigte ernannt haben: . . . . . von welchen Bevollmächtigten, unter dem Vorbehalt der Ratifikation, folgender Vertrag abgeſchloſſen worden iſt.

Artikel 1.

Die Fortdauer des Zoll- und Handelsvereins wird vorläufig auf weitere zwölf Jahre, vom 1. Januar 1842 anfangend, alſo bis zum letzten Dezember 1853 feſtgeſetzt. Für dieſen Zeitraum bleiben die Zollvereinigungs-Verträge vom 22. und 30. März und 11. Mai 1833, vom 12. Mai und 10. Dezember 1835 und vom 2. Januar 1836 auch ferner, jedoch mit den in den folgenden Artikeln enthaltenen Modifikationen und zuſätzlichen Beſtimmungen, in Kraft.

Artikel 2.

Der die gemeinſchaftlichen Anmeldeſtellen an den Binnengrenzen zwiſchen Bayern, Württemberg und Baden einerſeits und den übrigen Vereinslanden andererſeits betreffende Artikel 8. der Zollvereinigungs-Verträge vom 22. und 30. März und 11. Mai 1833, und vom 12. Mai 1835 tritt außer Wirkſamkeit, und es unterliegt in der Folge der Verkehr mit Handels-Gegenſtänden an den bezeichneten Binnengrenzen keiner weiteren Beaufſichtigung, als jener, die zum Behufe der Erhebung innerer Steuern (Artikel 3.) in dem einen oder anderen Vereinsſtaate erforderlich iſt.

Artikel 3.

Was die in den Artikeln 11. und 12. der Zollvereinigungs-Verträge vom 22. und 30. März und vom 11. Mai 1833, ferner vom 12. Mai 1835, ingleichen in den Artikeln 8. und 9. der Zollvereinigungs-Verträge vom 10. Dezember 1835 und 2. Januar 1836 gedachten inneren Steuern be-

trifft, welche in den einzelnen Vereinsſtaaten theils auf die Hervorbringung oder Zubereitung, theils unmittelbar auf den Verbrauch gewiſſer Erzeugniſſe gelegt ſind, ſo wird es auch ferner von allen Theilen als wünſchenswerth anerkannt, hierin eine Uebereinſtimmung der Geſetzgebung und der Beſteuerungsſätze in ihren Staaten thunlichſt hergeſtellt zu ſehen, weshalb ihr Beſtreben auf Herbeiführung einer ſolchen Gleichmäßigkeit, insbeſondere durch Vereinigung mehrerer Staaten zu gleichen inneren Steuer-Einrichtungen, mit oder ohne Gemeinſchaftlichkeit der Steuer-Erträge, gerichtet bleiben wird. Bis dahin, wo dieſes Ziel erreicht worden, ſollen hinſichtlich der vorbemerkten Steuern und des Verkehrs mit den davon betroffenen Gegenſtänden unter den Vereinsſtaaten, zur Vermeidung der Nachtheile, welche aus einer Verſchiedenartigkeit der inneren Steuerſyſteme überhaupt, und namentlich aus der Ungleichheit der Steuerſätze, ſowohl für die Produzenten, als für die Steuer-Einnahme der einzelnen Vereinsſtaaten erwachſen könnten, — abgeſehen von der Beſteuerung des im Umfange des Zollvereins erzeugten Rübenzuckers, weshalb auf die beſonders getroffenen Vereinbarungen Bezug genommen wird, — folgende Grundſätze in Anwendung kommen.

I. Hinſichtlich der ausländiſchen Erzeugniſſe.

Von allen Erzeugniſſen, von welchen entweder auf die in der Zoll-Ordnung vorgeſchriebene Weiſe dargethan wird, daß ſie als ausländiſches Ein- oder Durchgangsgut die zollamtliche Behandlung bei einer Erhebungsbehörde des Vereins bereits beſtanden haben oder derſelben noch unterliegen, oder von welchen, dafern ſie zu den tarifmäßig zollfreien gehören, durch Beſcheinigungen der Grenz-Zoll-Aemter nachgewieſen wird, daß ſie vom Auslande eingeführt worden ſind, darf keine weitere Abgabe irgend einer Art, ſei es für Rechnung des Staats, oder für Rechnung von Kommunen und Korporationen erhoben werden; jedoch — was das Eingangsgut betrifft — mit Vorbehalt derjenigen inneren Steuern, welche in einem Vereinsſtaate auf die weitere Verarbeitung oder auf anderweite Bereitungen aus ſolchen Erzeugniſſen, ohne Unterſchied des ausländiſchen, inländiſchen oder vereinsländiſchen Urſprungs allgemein gelegt ſind.

II. Hinſichtlich der inländiſchen und vereinsländiſchen Erzeugniſſe.

1. Von den innerhalb des Vereins erzeugten Gegenſtänden, welche nur durch einen Vereinsſtaat tranſitiren, um entweder in einen anderen Vereinsſtaat oder nach dem Auslande geführt zu werden, dürfen innere Steuern weder für Rechnung des Staats, noch für Rechnung von Kommunen oder Korporationen erhoben werden.
2. Jedem Vereinsſtaate bleibt es zwar freigeſtellt, die auf der Hervorbringung, Zubereitung oder dem Verbrauche von Erzeugniſſen ruhenden inneren Steuern beizubehalten, zu verändern oder aufzuheben, ſo wie neue Steuern dieſer Art einzuführen, jedoch ſollen

a) dergleichen Abgaben für jetzt nur auf folgende inländiſche und gleichnamige vereinsländiſche Erzeugniſſe, als: Branntwein, Bier, Eſſig, Malz, Wein, Moſt, Cider (Obſtwein), Taback, Mehl und andere Mühlenfabrikate, desgleichen Backwaaren, Fleiſchwaaren und Fett gelegt werden dürfen. Auch wird man ſich,

b) ſo weit nöthig, über beſtimmte Sätze verſtändigen, deren Betrag bei Abmeſſung der Steuern nicht überſchritten werden ſoll.

3. Bei allen Abgaben, welche in dem Bereiche der Vereinsländer hiernach zur Erhebung kommen, wird eine gegenſeitige Gleichmäßigkeit der Behandlung dergeſtalt Statt finden, daß das Erzeugniß eines anderen Vereinsſtaates unter keinem Vorwande höher oder in einer läſtigeren Weiſe, als das inländiſche oder als das Erzeugniß der übrigen Vereinsſtaaten, beſteuert werden darf. In Gemäßheit dieſes Grundſatzes wird Folgendes feſtgeſetzt:

a) Vereinsſtaaten, welche von einem inländiſchen Erzeugniſſe keine innere Steuer erheben, dürfen auch das gleiche vereinsländiſche Erzeugniß nicht beſteuern. Jedoch ſoll ausnahmsweiſe denjenigen Vereinsſtaaten, in welchen kein Wein erzeugt wird, freiſtehen, eine Abgabe von dem vereinsländiſchen Weine nach den beſonders getroffenen Verabredungen zu erheben.

b) Diejenigen Staaten, in welchen innere Steuern von einem Konſumtions-Gegenſtande bei dem Kaufe oder Verkaufe oder bei der Verzehrung deſſelben erhoben werden, dürfen dieſe Steuern von den, aus anderen Vereinsſtaaten herrührenden Erzeugniſſen der nämlichen Gattung nur in gleicher Weiſe fordern; ſie können dagegen die Abgabe von den, nach anderen Vereinsſtaaten übergehenden Gegenſtänden unerhoben oder ganz oder theilweiſe zurückgeben laſſen.

c) Diejenigen Staaten, welche innere Steuern auf die Hervorbringung oder Zubereitung eines Konſumtions-Gegenſtandes gelegt haben, können den geſetzlichen Betrag derſelben bei der Einfuhr des Gegenſtandes aus anderen Vereinsſtaaten voll erheben, und bei der Ausfuhr nach dieſen Staaten theilweiſe oder bis zum vollen Betrage zurückerſtatten laſſen.

Welche, dem dermaligen Stande der Geſetzgebung in den gedachten Staaten entſprechende Beträge hiernach zur Erhebung kommen und beziehungsweiſe zurückerſtattet werden können, iſt beſonders verabredet worden. Treten ſpäterhin irgendwo Veränderungen in den für die inneren Erzeugniſſe zur Zeit beſtehenden Steuerſätzen ein, ſo wird die betreffende Regierung den übrigen Vereins-Regierungen davon Mittheilung machen, und hiermit den Nachweis verbinden, daß die Steuer-Beträge, welche, in Folge der eingetretenen oder beabſichtigten Veränderung, von

den vereinsländiſchen Erzeugniſſen erhoben, und bei der Ausfuhr der beſteuerten Gegenſtände vergütet werden ſollen, den vereinbarten Grundſätzen entſprechend bemeſſen ſeien.

d) So weit zwiſchen mehreren, zum Zollvereine gehörigen Staaten eine Vereinigung zu gleichen Steuer-Einrichtungen beſteht, werden dieſe Staaten in Anſehung der Befugniß, die betreffenden Steuern gleichmäßig auch von vereinsländiſchen Erzeugniſſen zu erheben, als ein Ganzes betrachtet.

4. Die Erhebung der innern Steuern von den damit betroffenen vereinsländiſchen Gegenſtänden ſoll in der Regel in dem Lande des Beſtimmungsortes Statt finden, in ſofern ſolche nicht, nach beſonderen Vereinbarungen, entweder durch gemeinſchaftliche Hebeſtellen an den Binnengrenzen, oder im Lande der Verſendung für Rechnung des abgabeberechtigten Staates erfolgt. Auch ſollen die, zur Sicherung der Steuer-Erhebung erforderlichen Anordnungen, ſoweit ſie die, bei der Verſendung aus einem Vereinsſtaate in den anderen, einzuhaltenden Straßen und Kontrollen betreffen, auf eine, den Verkehr möglichſt wenig beſchränkende Weiſe und nur nach gegenſeitiger Verabredung, auch, dafern bei dem Transporte ein dritter Vereinsſtaat berührt wird, nur unter Zuſtimmung des letzteren getroffen werden.

5. Die Erhebung von Abgaben für Rechnung von Kommunen oder Korporationen, ſei es durch Zuſchläge zu den Staatsſteuern oder für ſich beſtehend, ſoll nur für Gegenſtände, die zur örtlichen Konſumtion beſtimmt ſind, nach den deshalb getroffenen beſonderen Vereinbarungen bewilligt werden, und es ſollen dabei die vorſtehend unter II. 2. b. gegebene Beſtimmung und der unter II. 3. ausgeſprochene allgemeine Grundſatz wegen gegenſeitiger Gleichmäßigkeit der Behandlung der Erzeugniſſe anderer Vereinsſtaaten, eben ſo, wie bei den Staatsſteuern, in Anwendung kommen.

Vom Taback dürfen Abgaben für Rechnung von Kommunen oder Korporationen überall nicht erhoben werden.

6. Die Regierungen der Vereinsſtaaten werden ſich gegenſeitig,

a) was die hier in Rede ſtehenden Staatsſteuern betrifft, von allen noch gültigen Geſetzen und Verordnungen, ferner von allen in der Folge eintretenden Veränderungen, ſo wie von den Geſetzen und Verordnungen über neu einzuführende Steuern,

b) hinſichtlich der Kommunal- ꝛc. Abgaben aber darüber, in welchen Orten, von welchen Kommunen oder Korporationen, von welchen Gegenſtänden, in welchem Betrage und auf welche Weiſe dieſelben erhoben werden,

vollſtändige Mittheilung machen.

Artikel 4.

Da die hohen kontrahirenden Theile eine Beſteuerung des im Umfange des Vereins aus Runkelrüben bereiteten Zuckers für nothwendig erachtet

haben, so ist hierüber die anliegende besondere Uebereinkunft getroffen worden, die einen Bestandtheil des gegenwärtigen Vertrages bilden und ganz so angesehen werden soll, als wenn sie in diesen selbst aufgenommen wäre.

Dieselben sind ferner dahin einverstanden, daß, wenn die Fabrikation vom Zucker oder Syrup aus anderen inländischen Erzeugnissen, als aus Runkelrüben, z. B. aus Stärke, im Zollvereine einen erheblichen Umfang gewinnen sollte, diese Fabrikation ebenfalls in sämmtlichen Vereinsstaaten einer übereinstimmenden Besteuerung nach den für die Rübenzuckersteuer verabredeten Grundsätzen zu unterwerfen sein würde.

Artikel 5.

In Bezug auf das Münzwesen haben die kontrahirenden Regierungen sich bereits durch die Konvention vom 30. Juli 1838 über die Annahme einer gleichen Grundlage für ihr Münzsystem, und über die Ausprägung einer gemeinschaftlichen, in allen Vereinsstaaten gleich dem eigenen Landesgelde anzunehmenden Vereinsmünze geeinigt, und es werden dieselben auch fernerhin der weiteren Ausbildung ihrer Münzverfassung auf der hierdurch gegebenen gemeinschaftlichen Grundlage ihre Sorgfalt widmen. Hiernach bewendet es bei den Stipulationen der bisherigen Zollvereinigungs-Verträge dahin, daß

1) der gemeinschaftliche Zolltarif auch fortan in zwei Hauptabtheilungen nach dem 14 Thalerfuße und nach dem 24½ Guldenfuße ausgefertigt wird, und daß
2) die Silbermünzen der sämmtlichen kontrahirenden Staaten — mit Ausnahme der Scheidemünze — nach der durch die vorgedachte Münz-Konvention festgestellten Gleichwerthung von Vier Thalern gegen Sieben Gulden bei allen Zoll-Hebestellen des Vereins angenommen werden.

Was aber

3) die Goldmünzen betrifft, so bleibt einer jeden Vereins-Regierung die Bestimmung, ob und in welchem Silberwerthe dieselben bei den Zoll-Hebestellen ihres Landes angenommen werden sollen, überlassen.

Artikel 6.

Für das Zollgewicht wird auch ferner der bereits in dem jetzt geltenden Vereins-Zolltarif in Anwendung gebrachte Zoll-Centner die gemeinschaftliche Norm geben. Daneben aber werden die kontrahirenden Regierungen ferner ihre Sorgfalt dahin richten, auch für das Maaß- und Gewichtssystem ihrer Länder im Allgemeinen die zur Förderung des gegenseitigen Verkehrs wünschenswerthe Uebereinstimmung herbeizuführen.

Artikel 7.

In Hinsicht auf die Vertheilung der in die Gemeinschaft fallenden Abgaben soll statt der Bestimmungen des Artikels 22. der Zollvereinigungs-Verträge vom 22. und 30. März, auch 11. Mai 1833, so wie vom 12. Mai 1835, imgleichen des Artikels 18. der Zollvereinigungs-Verträge vom 10. Dezember 1835 und 2. Januar 1836 Folgendes in Anwendung kommen:

1. Der Ertrag der Eingangs-Abgaben wird nach Abzug
   a) der Koſten, welche an den gegen das Ausland gelegenen Grenzen und in dem Grenzbezirke für den Schutz und die Erhebung der Zölle erforderlich ſind (Artikel 30. der Verträge vom 22. und 30. März, auch 11. Mai 1833, ſo wie vom 12. Mai 1835, und Artikel 26. des Vertrages vom 10. Dezember 1835),
   b) der Rückerſtattungen für unrichtige Erhebungen,
   c) der auf dem Grunde beſonderer gemeinſchaftlicher Verabredungen erfolgten Steuervergütungen und Ermäßigungen,

   zwiſchen ſämmtlichen Vereinsgliedern nach dem Verhältniſſe der Bevölkerung, mit welcher ſie in dem Geſammtverein ſich befinden, vertheilt.
2. Der Ertrag der Aus- und Durchgangs-Abgaben wird,
   a) ſo weit die Abgaben bei den Hebeſtellen in den öſtlichen Provinzen des Königreichs Preußen (alſo mit Ausnahme der Provinz Weſtphalen und der Rheinprovinz), im Königreiche Sachſen und im Gebiete des Thüringiſchen Zoll- und Handelsvereins eingehen, zwiſchen Preußen, Sachſen und den Staaten des Thüringiſchen Vereins nach dem von ihnen zu verabredenden Theilungsfuße, dagegen
   b) ſoweit dieſelben bei den Hebeſtellen in den übrigen Vereinstheilen eingehen, nach der Bevölkerung dieſer Vereinstheile unter die betreffenden Staaten

   vertheilt, und zwar lediglich nach Abzug der Rückerſtattungen für unrichtige Erhebungen, und der auf dem Grunde beſonderer gemeinſchaftlicher Verabredungen erfolgten Steuervergütungen und Ermäßigungen.
3. Bei der nach den Sätzen 1. und 2. Statt findenden Vertheilung der Ein-, Aus- und Durchgangs-Abgaben wird die Bevölkerung ſolcher Staaten, welche durch Vertrag mit einem oder dem anderen der kontrahirenden Staaten, unter Verabredung einer von dieſem jährlich für ihre Antheile an den gemeinſchaftlichen Zollrevenüen zu leiſtenden Zahlung, dem Zollſyſteme deſſelben beigetreten ſind oder etwa künftig noch beitreten werden, in die Bevölkerung desjenigen Staates eingerechnet, welcher dieſe Zahlung leiſtet.
4. Der Stand der Bevölkerung in den einzelnen Vereinsſtaaten wird alle drei Jahre ausgemittelt, und die Nachweiſung derſelben von den Vereinsgliedern einander gegenſeitig mitgetheilt werden.
5. Unter Berückſichtigung der beſonderen Verhältniſſe, welche hinſichtlich des Verbrauchs an zollpflichtigen Waaren bei der freien Stadt Frankfurt obwalten, iſt wegen des Antheils derſelben an den gemeinſchaftlichen Einnahmen ein beſonderes Abkommen getroffen.

Artikel 8.

Sofern der gegenwärtige Vertrag nicht ſpäteſtens zwei Jahre vor deſſen Ablaufe gekündigt wird, ſoll derſelbe auf weitere zwölf Jahre, und ſo fort von zwölf zu zwölf Jahren als verlängert angeſehen werden.

Derſelbe ſoll unverzüglich zur Ratifikation der hohen kontrahirenden Theile vorgelegt, und die Auswechſelung der Ratifikations-Urkunden ſoll ſpäteſtens binnen acht Wochen in Berlin bewirkt werden.

So geſchehen Berlin, den 8. Mai 1841.

Kuhlmeyer. (L. S.) Etchmann. (L. S.) Bever. (L. S.) v. Zahn. (L. S.) Frh. v. Linden. (L. S.)

Hauber. (L. S.) Regenauer. (L. S.) v. Franckenberg-Ludwigsdorff. (L. S.)

Schwedes. (L. S) Frh. v. Schäffer-Bernſtein. (L. S.) Bierſack. (L. S.) Thon. (L. S.)

Magdeburg. (L. S.) Souchay. (L. S.)

Die Ratifikations-Urkunden des vorſtehenden Vertrages ſind am 31. Juli, 5. und 9. Auguſt 1841 zu Berlin ausgewechſelt worden.

Die Beſteuerung des im Inlande erzeugten Rübenzuckers iſt demnächſt Gegenſtand weiterer Beſchlußnahmen der zum Zollvereine verbündeten Regierungen geweſen. Nachdem man ſich über die Grundlagen, welche in ſämmtlichen Vereinsſtaaten feſtzuhalten, vereinigt, iſt in Preußen nachſtehende Verordnung publicirt worden:

Verordnung, die Beſteuerung des im Inlande erzeugten Rübenzuckers betreffend. Vom 7. Auguſt 1846.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc. ꝛc. haben mit den zum Zollvereine gehörenden Staaten, in Gemäßheit des Artikels 2. der Uebereinkunft vom 8. Mai 1841 (Geſetzſammlung Seite 151.), allgemeine und übereinſtimmende geſetzliche Vorſchriften wegen der Beſteuerung des im Umfange des Zollvereins erzeugten Rübenzuckers vereinbart, und verordnen auf den Antrag Unſeres Finanzminiſters — unter Bezugnahme auf die Order vom 1. Juli 1844 (Geſetzſammlung Seite 182.), durch welche die Höhe der von dem Rübenzucker zu entrichtenden Steuer bis zum 1. September 1847 feſtgeſetzt iſt; dagegen unter gleichzeitiger Aufhebung der Verordnung wegen Erhebung einer Kontrollabgabe von den zur Zuckerbereitung zu verwendenden Runkelrüben vom 21. März 1840 (Geſetzſammlung Seite 109.), ſoweit die Beſtimmungen derſelben noch gültig ſind, — wie folgt:

§. 1.

I. Allgemeine Beſtimmungen. 1. Höhe der Steuern.

Der aus Runkelrüben oder aus andern zuckerhaltigen Rüben erzeugte Rohzucker wird mit einer Steuer belegt, deren Höhe je für eine dreijährige, mit dem 1. September beginnende Periode feſtzuſetzen, und wenigſtens acht Wochen vor Anfang der Letzteren bekannt zu machen iſt.

Die Steuer wird von den zur Zuckerbereitung bestimmten Rüben erhoben und dabei bis auf weitere Bestimmung angenommen, daß zur Hervorbringung von Einem Zentner Zucker Zwanzig Zentner rohe Rüben erforderlich sind.

§. 2.

2. Wie solche erhoben wird: a. auf den Grund spezieller Gewichts-Ermittelung.

a) In denjenigen Rübenzucker-Fabriken, welche die Rüben im frischen Zustande verarbeiten, wird das Gewicht der Rüben, bevor solche auf die Zerkleinerungsapparate gelangen, durch amtliche Verwiegung ermittelt, zu welchem Behufe in einer jeden solchen Fabrik und in jeder, von der eigentlichen Fabrik getrennt bestehenden Anstalt zur Vorrichtung von Rüben für die Zuckerbereitung eine Waage nebst den erforderlichen Gewichten in unmittelbarer Nähe des Zerkleinerungsapparats (der Reibe- und resp. Schneidemaschine) vorhanden sein muß.

Es dürfen nicht weniger, als je fünf Zentner Rüben auf die Waage gebracht werden. Die Gewichtsermittelung durch Probeverwiegungen ist unzulässig.

b) In denjenigen Fabriken, welche auf die Bereitung des Zuckers aus getrockneten (gedörrten) Rüben eingerichtet sind, werden die Rüben — und zwar sowohl die in der Fabrik selbst getrockneten, als diejenigen, welche in getrocknetem (gedörrtem) Zustande von auswärtigen Trocknungsanstalten bezogen, oder in solchem Zustande von anderen Personen erworben werden — vor ihrer Einbringung in das Lokal, in welchem sich die Extraktionsgefäße befinden, auf einer, nebst den erforderlichen Gewichten von dem Fabrikinhaber in unmittelbarer Nähe des gedachten Lokals zu haltenden Waage verwogen, und es werden, Behufs der Abgabenentrichtung, auf jeden Zentner getrocknete fünf und ein halber Zentner rohe Rüben gerechnet.

c) Zur Erleichterung des Verwiegungsgeschäfts wird die Anwendung von Brückenwaagen gestattet. Die zur Verwiegung nothwendigen mechanischen Verrichtungen ist der Fabrikinhaber schuldig, durch seine Arbeiter leisten zu lassen.

d) Zum Behufe der amtlichen Verwiegung der Rüben sind die Fabrikanten verpflichtet, solche bauliche Einrichtungen und sonstige Veranstaltungen zu treffen, daß die mit dem Verwiegungsgeschäft beauftragten Beamten gegen Nässe, Kälte und Zugwind möglichst geschützt sind.

Auch muß sowohl diesen, als den sonst mit der Kontrolle beauftragten Steuerbeamten in dem Fabrikgebäude die Mitbenutzung eines erwärmten, mit dem zum Schreiben erforderlichen Mobiliar ausgestatteten Lokals und darin ein verschließbares Behältniß zur Aufbewahrung von Papieren eingeräumt werden.

§. 3.

b. Im Wege der Fixation.

Für Fabriken, welche innerhalb einer Betriebsperiode (von der Rüben-Erndte bis zur Erschöpfung des Materials) nicht über 10,000 Zentner rohe Rüben verarbeiten, kann, auf den Grund der angemeldeten und revidirten Materialvorräthe, eine Fixation der dafür zu

entrichtenden Steuer eintreten. In dieſem Falle unterbleibt die im §. 2. angeordnete ſpezielle Verwiegung der Rüben, und es findet nur eine allgemeine Beaufſichtigung des Betriebes Statt.

Sollte jedoch im Laufe der Fabrikation ſich ergeben, daß die Menge der zur Verarbeitung beſtimmten Rüben unrichtig angegeben oder ohne vorgängige Anzeige vermehrt worden iſt, ſo kann die Steuerbehörde die ſpezielle Kontrolle der betreffenden Fabrik auf Koſten des Inhabers derſelben anordnen.

§. 4.

3. Von wem und wann die Steuer zu entrichten iſt.

Zur Entrichtung der Steuer iſt der Fabrikinhaber verpflichtet. Der von der Hebeſtelle des Bezirks am Schluſſe eines jeden Kalender-Monats feſtgeſtellte und dem Steuerpflichtigen bekannt gemachte Gefällebetrag muß binnen drei Tagen nach Empfang der amtlichen Berechnung eingezahlt werden. In wiefern hierzu weitere Zahlungsfriſten zu bewilligen ſind, bleibt der Beſtimmung des Finanzminiſters vorbehalten.

§. 5.

4. Erlaß oder Erſtattung der Steuer.

Ein Erlaß oder eine Zurückzahlung der Steuer aus dem Grunde, weil während oder nach der Fabrikation Materialien oder die daraus bereiteten Fabrikate unbrauchbar geworden oder durch ein zufälliges Ereigniß verloren gegangen ſind, findet nicht Statt.

§. 6.

5. Verjährung.

Bei Erhebung der Rübenzucker-Steuer findet, ſowohl gegen den Steuerpflichtigen, als gegen den Staat, eine einjährige Verjährung in der Art Statt, daß nur binnen Jahresfriſt, vom Tage der Steuerentrichtung an, ein Anſpruch auf Erſatz wegen zu viel gezahlter Gefälle angebracht, und daß nur binnen gleicher Friſt, von gleichem Zeitpunkte an, eine Nachforderung an den Abgabepflichtigen wegen zu wenig erhobener Steuer geltend gemacht werden darf.

Auf das Regreßverhältniß des Staates gegen die Steuerbeamten und auf die Nachzahlung defraudirter Gefälle leidet dieſe abgekürzte Verjährungsfriſt keine Anwendung.

§. 7.

6. Beſchränkungen des Betriebs.

a) Der vereinigte Betrieb der Zuckerfabrikation aus Rüben und aus Kolonialzucker darf nur unter Beobachtung der von dem Finanzminiſter zur Verhütung von Mißbräuchen und zum Schutze des Steuerintereſſe zu treffenden Anordnungen Statt finden.

b) Rübenzucker-Fabriken innerhalb des Gränzbezirks unterliegen, außer den in der gegenwärtigen Verordnung enthaltenen Beſtimmungen, den Vorſchriften im §. 35. des Zollgeſetzes und in den §§. 88. bis 90. der Zoll-Ordnung vom 23. Januar 1838 und dürfen daher nur unter Beobachtung der zur Sicherung des Gewerbs- und des Zollintereſſe nöthig erachteten Bedingungen und Beſchränkungen fortgeſetzt oder neu angelegt und betrieben werden.

§. 8.

II. Vorſchriften über die Erhebung und Kontrollirung der Steuer.

1. Anmeldung der Betriebs-Räume und Geräthe.

a) Wer, um Zucker aus Rüben zu bereiten, eine Fabrik anlegen oder ſonſt Einrichtungen treffen will, iſt verpflichtet, ſolches der Steuerhebeſtelle, in deren Bezirk die Fabrik liegt, mindeſtens ſechs Wochen vor dem Beginn des erſten Betriebs ſchriftlich anzuzeigen und der gedachten Behörde ſpäteſtens acht Tage vor Eintritt dieſes letzteren Zeitpunkts eine Nachweiſung, nach einem näher vorzuſchreibenden Muſter, in doppelter Ausfertigung einzureichen, worin die Räume zur Aufſtellung der Geräthe und zum Betriebe der Zuckerbereitung, einſchließlich aller dazu gehörigen oder damit im Zuſammenhange ſtehenden Vorbereitungen und Operationen, die Räume zur Aufbewahrung der Rüben und zur Aufbewahrung der verſchiedenen Fabrikate, ferner die zu benutzenden feſtſtehenden Geräthe, als: die Apparate zum Waſchen, Zerkleinern und Dörren der Rüben, zum Extrahiren und Auspreſſen des Rübenſaftes, die Keſſel, Pfannen und ſonſtigen Vorrichtungen zum Kochen, Läutern und Klären des Zuckers u. ſ. w., ingleichen der in Preußiſchen Quarten ausgedrückte Rauminhalt der Keſſel und Pfannen, von jedem dieſer Geräthe beſonders, genau und vollſtändig angegeben ſein müſſen.

b) Dieſer Nachweiſung muß ein Grundriß der Betriebsräume und der Stellung der darin befindlichen feſtſtehenden Geräthe, nach der von der Steuerbehörde zu gebenden näheren Anleitung, zweifach beigefügt, ein Exemplar, von der Steuerhebeſtelle beſcheinigt, in dem Fabriklokale aufbewahrt und die darin bezeichnete Stellung der Geräthe ſo lange unverändert beibehalten werden, als Abänderungen nicht durch Einreichung eines anderweiten Grundriſſes angezeigt worden ſind.

c) Nicht minder liegt den Inhabern von Rübenzuckerfabriken ob, wenn neue Geräthe der unter a. bezeichneten Art angeſchafft oder die bereits angemeldeten ganz oder zum Theil abgeändert werden, vor oder unmittelbar nach dem Empfange der Geräthe der Steuerhebeſtelle davon Anzeige zu machen und dieſelben nicht ohne die von der letzteren zu ertheilende amtliche Beſcheinigung in Gebrauch zu nehmen.

d) Zur Anzeige innerhalb der nächſten drei Tage ſind dieſelben auch verpflichtet, wenn bereits angemeldete Geräthe ganz oder zum Theil, zum Zwecke der Fabrikation, in ein anderes Lokal gebracht werden.

§. 9.

2. Bezeichnung und Vermeſſung der Geräthe.

Die in den Betriebsräumen vorhandenen feſtſtehenden Geräthe werden nach der Beſtimmung der Steuerbehörde numerirt, welche, wenn ſie dazu Veranlaſſung findet, auch eine Nachmeſſung der Keſſel und Pfannen vornehmen kann.

Die Nummer und den angegebenen oder ermittelten Quartinhalt muß der Fabrikinhaber an den Geräthen deutlich bezeichnen und dieſe Bezeichnung gehörig erhalten laſſen; wie ſolche zu bewirken und wo ſie anzubringen ſei, wird für jedes Geräth von der Steuerbehörde beſtimmt.

§. 10.

3. Amtliche Bescheinigung darüber.

Die Steuerhebestelle ist verpflichtet, über die Anmeldung, Vermessung und Bezeichnung der Geräthe eine Bescheinigung zu ertheilen. Nur durch solche Bescheinigungen, welche in dem Fabriklokale aufbewahrt werden müssen, kann der Nachweis geführt werden, daß die Geräthe und die damit vorgenommenen Veränderungen vorschriftsmäßig angemeldet worden.

§. 11.

4. Aufsicht der Steuer-Behörde.

a) Die angemeldeten Betriebsräume und die darin vorhandenen Geräthe stehen unter der Aufsicht der Steuerbehörde.

Von derselben können die Apparate zum Zerkleinern der Rüben (Reibe- und Schneidemaschinen), sowie diejenigen zum Extrahiren oder Auspressen des Rübensaftes für die Zeit, während welcher ein Betrieb derselben nicht Statt findet, auf angemessene Weise außer Gebrauch gesetzt werden. Die hierauf abzweckenden Vorrichtungen werden auf Kosten des Fabrikinhabers getroffen.

b) Die Inhaber von Rübenzuckerfabriken sind verpflichtet, über ihren gesammten Fabrikationsbetrieb Bücher (Betriebs- oder Fabrikbücher), aus welchen die Menge der verarbeiteten Rüben und der erzielten Fabrikate verschiedener Gattung ersichtlich sein muß, zu führen und solche den Ober-Beamten der Steuerverwaltung (Ober-Kontrolleuren, Ober-Inspektoren oder noch höher stehenden Beamten), sowie deren Vertretern jederzeit, anderen Beamten aber nur, wenn dieselben dazu von der Provinzial-Steuerbehörde besonders beauftragt sind, auf Erfordern vorzulegen.

§. 12.

5. Anmeldung des Betriebs.

a) Wenn eine neu angelegte Rübenzuckerfabrik zuerst, oder eine außer Thätigkeit gewesene ältere Anlage der Art wieder in Betrieb gesetzt werden soll, so muß der Inhaber solches der Steuerhebestelle des Bezirks vierzehn Tage vor dem muthmaßlichen Beginne des Betriebs schriftlich anzeigen und sich von derselben eine Bescheinigung darüber ertheilen lassen. Diese Anzeige muß zugleich die Angabe enthalten, ob und mit welchen regelmäßigen Unterbrechungen der Betrieb Statt finden soll.

b) Befinden sich Geräthe unter amtlichem Verschlusse, so veranlaßt die Steuerhebestelle, daß sich ein Beamter zur Abnahme desselben rechtzeitig in der Fabrik einfinde.

§. 13.

6. Einreichung von Material-Vorraths-Verzeichnissen.

a) Wer Zucker aus Rüben bereitet, hat im Herbste jeden Jahres, drei Tage nach Beendigung der Erndte und, wenn diese über den Schluß des Monats November hinaus dauern sollte, spätestens am letzten Tage des gedachten Monats, der Steuerhebestelle ein nach einem besondern Muster anzufertigendes Verzeichniß seiner sämmtlichen Rübenvorräthe, worin zugleich der Ort ihrer Aufbewahrung angegeben sein muß, zweifach

einzureichen, auch jeden ferneren Zugang an Rüben, zur Nachtragung in dem Verzeichniſſe, ſogleich anzumelden.

b) Das eine Exemplar dieſes Verzeichniſſes wird, mit dem Viſa der Steuerhebeſtelle verſehen, zurückgegeben, und muß in dem Betriebslokale reinlich dergeſtalt aufbewahrt werden, daß ſolches auf Erfordern ſogleich vorgelegt werden kann.

§. 14.

7. Beſondere Vorſchriften für die Fabriken, in welchen getrocknete Rüben verarbeitet werden.

Die Inhaber derjenigen Fabriken, in welchen die Rüben in getrocknetem (gedörrtem) Zuſtande verarbeitet werden, ſind verpflichtet, ihre geſammten Vorräthe an getrockneten Rüben nur an einem gewiſſen, ein für allemal zu beſtimmenden Orte, welcher unter Mitverſchluß der Steuerbeamten ſteht, aufzubewahren, auch, ſo oft getrocknete (gedörrte) Rüben von außerhalb — ſei es von auswärtigen Trocknungsanſtalten oder von dritten Perſonen — bezogen werden ſollen, der Steuerhebeſtelle ſolches ſpäteſtens am Nachmittage des vorhergehenden Tages ſchriftlich anzumelden.

Dieſe Anmeldung, welche die Menge und die Art der Verpackung der einzubringenden Rüben, den Ort ihrer Herkunft, ſo wie den Tag und die Stunde der Einbringung enthalten muß, kann, nach der Wahl des Fabrik-Inhabers, entweder für jeden einzelnen Transport oder für einen längeren Zeitraum im Voraus gemacht werden.

Zur angemeldeten Stunde der Einbringung iſt die Ankunft eines Steuer-Beamten abzuwarten, und in deſſen Gegenwart alsdann ſogleich — je nachdem die Rüben ſofort verarbeitet werden ſollen oder nicht — im erſteren Falle deren Verwiegung, im andern Falle deren Aufnahme in das unter Mitverſchluß der Steuerbeamten ſtehende Aufbewahrungslokal zu bewirken.

Sollen demnächſt Rüben, Behufs der Verarbeitung, aus dem Aufbewahrungslokale entnommen werden, ſo findet ſich ein Steuerbeamter in der Fabrik ein, um das Lokal zu öffnen und unter ſeiner Aufſicht die Rüben herausnehmen und verwiegen (§. 2. b.) zu laſſen. Das auf einmal zu entnehmende Quantum Rüben, ingleichen die Zeit der Entnahme wird für jede Fabrik, nach Maaßgabe des Statt findenden Betriebs, von der Steuerbehörde beſtimmt.

§. 15.

8. Verpflichtung zur Befolgung der Kontrolle-Vorſchriften.

Die in der gegenwärtigen Verordnung und insbeſondere in den vorſtehenden §§. 8—14. ertheilten Kontrolle-Vorſchriften iſt nicht nur Derjenige, welcher die Zuckerfabrikation betreibt oder für ſeine Rechnung betreiben läßt, ſondern auch ein Jeder, welcher dabei beſchäftigt iſt, zu beobachten ſchuldig.

§. 16.

III. Behörden und Beamten zur Erhebung und Aufſicht.

Die Erhebung der Steuer und die Beaufſichtigung der Rübenzucker-Fabriken geſchieht von denjenigen Behörden und Beamten, welchen die Erhebung und Kontrollirung der Branntwein- und Braumalz-Steuer obliegt, und es kommen, rückſichtlich der inne zu haltenden Dienſtſtunden der Hebeſtellen, ſowie des Verhaltens der Beamten gegen die Steuerpflichtigen und dieſer gegen jene, die Vorſchriften

der §§. 56. und 57. der Steuerordnung vom 8. Februar 1819 in Anwendung.

Nicht minder ſollen die, in den §§. 49. und 53. bis einſchließlich 55. dieſer Steuerordnung enthaltenen Beſtimmungen ſowohl von den Beamten, wie von den Steuerpflichtigen und zwar mit der Maaßgabe beobachtet werden, daß, ſoweit in dieſen Beſtimmungen von Branntweinbrennern die Rede iſt, ſolche auf Diejenigen zu beziehen ſind, welche Zucker aus Rüben bereiten.

§. 17.

IV. Von den Strafen und dem Straf-Verfahren. A. Strafen. 1. Strafe der Steuer-Defraudation.

Einer Defraudation macht ſich ſchuldig, wer

1) in dem nach §. 13. zu überreichenden Verzeichniſſe ſeiner Rübenvorräthe, dieſe abſichtlich zu gering angiebt, oder — Falls nach §. 3. die Entrichtung der Steuer in feſter Summe zugeſtanden worden iſt — die Menge der nach dem Firationsvertrage zur Verarbeitung beſtimmten Rüben abſichtlich zu gering angiebt oder ohne vorgängige Anmeldung bei der Steuerbehörde vermehrt; ferner, wer
2) da, wo die Rüben im friſchen Zuſtande verarbeitet werden, dergleichen Rüben, bevor deren Gewicht amtlich ermittelt worden iſt, in die Zerkleinerungsapparate aufnimmt, oder ſonſt einer zur Zuckergewinnung dienenden Operation unterwirft; endlich wer
3) da, wo die Rüben im getrockneten Zuſtande verarbeitet werden, getrocknete Rüben, bevor deren Gewicht amtlich ermittelt worden iſt, in die Extraktionsgefäße bringt oder ſonſt einer zur Zuckergewinnung dienenden Operation unterwirft, oder getrocknete Rüben ohne vorgängige Anmeldung bei der Steuerbehörde in eine Rübenzuckerfabrik einführt.

Kann in den Fällen unter 2. und 3. der Angeſchuldigte nachweiſen, daß er eine Defraudation nicht habe verüben wollen, ſo findet nur eine Ordnungsſtrafe nach Maaßgabe des §. 25. oder 26. Statt.

§. 18.

a. im erſten Falle.

Die Strafe der Defraudation beſteht in einer dem vierfachen Betrage der vorenthaltenen Steuer gleichkommenden Geldbuße, welche jedoch niemals weniger als 10 Rthlr. betragen ſoll.

Die vorenthaltene Steuer ſelbſt iſt unabhängig von der Strafe zu entrichten.

§. 19.

b. im erſten Rückfalle.

Im Wiederholungsfalle, nach vorhergegangener rechtskräftiger Verurtheilung, wird die nach §. 18. eintretende Geldbuße verdoppelt.

§. 20.

c. bei fernern Rückfällen.

Jeder fernere Rückfall wird mit dem Doppelten der im §. 19. beſtimmten Geldbuße, ſowie mit dem Verluſte des Rechts zum Betriebe der Rübenzuckerfabrikation und zur Hülfsleiſtung dabei auf die Dauer von einem bis fünf Jahren geahndet.

§. 21.

d. Strafe der Defraudation unter erschwerenden Umständen.

Die Strafe der Defraudation wird um die Hälfte geschärft, wenn in den unter Nr. 2. und 3. des §. 17. gedachten Fällen

1) unter amtlichem Verschlusse befindliche Zerkleinerungsapparate oder Extraktionsgefäße eigenmächtig in Betrieb gesetzt, oder
2) nicht angemeldete Zerkleinerungsapparate oder Extraktionsgefäße gebraucht, oder
3) nicht angemeldete Räume zu einer zur Zuckergewinnung dienenden Operation benutzt worden sind.

§. 22.

e. Strafe der Theilnahme.

Die Strafen der Miturheber, Gehülfen und Begünstiger einer Defraudation, sowie derjenigen, welche an den Vortheilen des Vergehens nach dessen Verübung wissentlich Theil nehmen, sind nach den allgemeinen Strafgesetzen zu bestimmen.

Die für den Rückfall bestimmte Strafe trifft aber nur diejenigen Theilnehmer einer Defraudation, welche sich selbst eines Rückfalls schuldig gemacht haben.

§. 23.

2. Berechnung der verkürzten Steuer und der Defraudationsstrafe.
a. Wenn unangemeldete Geräthe unbefugter Weise benutzt werden.

Sind unangemeldete Geräthe zur Bereitung von Rübenzucker benutzt worden, so werden die verkürzte Steuer und der Betrag der Defraudationsstrafe nach derjenigen Menge Rüben berechnet, welche während der letzten sechs Monate vor dem Tage der Entdeckung, auf dem unbefugter Weise gebrauchten Geräthe hat verarbeitet werden können, in sofern nicht entweder eine größere Steuerverkürzung ermittelt oder vollständig erwiesen wird, daß der Betrieb in der angenommenen Ausdehnung nicht Statt gefunden hat.

§. 24.

b. Wenn außer Gebrauch gesetzte Geräthe unbefugter Weise benutzt werden.

Sind Geräthe, welche die Steuerbehörde außer Gebrauch gesetzt hatte, eigenmächtig wieder in Betrieb gebracht worden, so werden, unter gleicher Voraussetzung, wie am Schlusse des §. 23., die verkürzte Steuer und der Betrag der Defraudationsstrafe nach derjenigen Menge Rüben berechnet, welche seit der Stunde, wo das unbefugter Weise gebrauchte Geräth zuletzt amtlich unter Verschluß gefunden worden ist, bis zur Zeit der Entdeckung auf diesem Geräthe hat verarbeitet werden können.

§. 25.

3. Besondere Strafbestimmungen.
a. Strafe der unterlassenen oder unrichtigen Anzeige der Geräthe und der unterlassenen Geräthe-Bezeichnung.

Wer die Fabrikgeräthe oder die damit vorzunehmenden oder vorgenommenen Veränderungen nicht, wie im §. 8. vorgeschrieben ist, anzeigt, oder den Rauminhalt der Kessel und Pfannen, der Vorschrift des §. 8. zuwider, zu gering angiebt, oder die im §. 9. vorgeschriebene Bezeichnung der Geräthe unterläßt, verfällt in eine Strafe von 5 bis 20 Rthlr., welche bei Wiederholungen auf 20 bis 50 Rthlr. erhöht wird.

§. 26.

b. Bestrafung sonstiger Uebertretungen.

Die Uebertretung solcher, in dieser Verordnung enthaltenen Bestimmungen und der in Gemäßheit derselben erlassenen und gehörig bekannt gemachten Verwaltungsvorschriften, auf welche keine besondere Strafe gesetzt worden, soll mit einer Geldbuße von 1 bis 10 Thlr. geahndet werden.

§. 27.

4. Verwandlung der Geld- in Freiheitsstrafe.

Wenn eine Geldbuße von dem Verurtheilten wegen seines Unvermögens nicht beizutreiben ist, tritt an deren Stelle eine verhältnißmäßige Freiheitsstrafe, welche jedoch im ersten Falle die Dauer von einem Jahre, bei dem ersten Rückfalle die Dauer von vier Jahren nicht übersteigen, dagegen aber im dritten oder in einem ferneren Rückfalle nicht unter einem halben Jahre betragen soll.

§. 28.

5. Sonstige Strafbestimmungen.

In Ansehung der Vertretungsverbindlichkeit für verwirkte Geldstrafen, der Konkurrenz anderer Verbrechen, der Bestechung der Steuerbeamten und der Widersetzlichkeit gegen letztere gelten die Bestimmungen der §§. 83. 84. und 86. bis einschließlich 89. der Steuerordnung vom 8. Februar 1819, sowie der Deklaration vom 6. Oktober 1821.

§. 29.

B. Straf-Verfahren.

Hinsichtlich des Verfahrens gegen die Kontravenienten kommen die Vorschriften der Steuerordnung vom 8. Februar 1819 §§. 91. bis einschließlich 95., sowie die zur Deklaration der §§. 93. und 94. derselben ergangenen Bestimmungen vom 20. Januar 1820 und 27. September 1833 zur Anwendung.

§. 30.

Die durch diese Verordnung für das Vergehen der Defraudation bestimmten Strafen verjähren in Fünf Jahren, bloße Ordnungsstrafen aber in Einem Jahre seit Verübung des Vergehens oder der Kontravention.

Gegeben Sanssouci, den 7ten August 1846.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Flottwell.

Nr. 4.

Verordnung, das mit den zollvereinten Staaten vereinbarte Zollgesetz und die demselben entsprechende Zoll-Ordnung betreffend. Vom 23. Januar 1838.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc. haben mit den zollvereinten Staaten ein gemeinschaftliches Zollgesetz und eine demselben entsprechende Zollordnung vereinbart, und verordnen auf den Antrag Unseres Staatsministeriums wie folgt:

§. 1. Dem anliegenden Zollgesetze und der gleichfalls beigefügten Zoll-Ordnung ertheilen Wir hierdurch für den ganzen Umfang Unserer Monarchie Gesetzeskraft.

§. 2. Gleichzeitig heben Wir das Zollgesetz und die Zollordnung vom 26. Mai 1818, ersteres jedoch mit Ausnahme des §. 19., auch die Verordnung vom 19. November 1824 hierdurch auf, nicht minder alle andere über diesen Gegenstand ergangenen Verordnungen, insofern in den anliegenden Gesetzen etwas anderes bestimmt worden ist.

Gegeben Berlin, den 23. Januar 1838.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

Frhr. v. Altenstein. v. Kamptz. Mühler. v. Rochow. v. Nagler. Graf v. Alvensleben. Frhr. v. Werther. v. Rauch.

Zoll-Gesetz.

A.

Allgemeine Bestimmungen.

I. Verkehr mit anderen Ländern.

§. 1. Alle fremden Erzeugnisse der Natur und Kunst können im ganzen Umfange des Staatsgebiets eingebracht, verbraucht und durchgeführt werden.

§. 2. Allen inländischen Erzeugnissen der Natur und Kunst wird die Ausfuhr gestattet.

§. 3. Ausnahmen hiervon (§§. 1—2.) treten ein beim Verkehr mit Salz und denjenigen Stoffen, woraus Salz ausgeschieden zu werden pflegt, so wie mit Spielkarten, und können auch für andere Gegenstände aus polizeilichen Rücksichten auf bestimmte Zeit angeordnet werden.

II. Abgaben vom Verkehre mit andern Ländern (Zölle).
1. Eingangs-Zoll.

§. 4. Von eingehenden fremden Waaren wird ein Eingangszoll erhoben, dessen Höhe, sowie die von demselben ganz befreiten Gegenstände, die Erhebungsrolle (der Zolltarif) nachweiset.

Welche Waaren als fremde anzusehen.

§. 5. Alle aus anderen Ländern eingehenden Gegenstände werden in Beziehung auf die Zollpflichtigkeit, der Regel nach,

und nur unter Zulaſſung der im gegenwärtigen Geſetze ausdrücklich beſtimmten Ausnahmen, als fremde Waaren angeſehen.

2. Ausgangs-Zoll. §. 6. Bei dem Ausgange gilt die Zollfreiheit als Regel. Die Ausnahmen ergiebt der Tarif.

3. Durchgangs-Zoll. §. 7. Von fremden Waaren, die nicht im Lande verbleiben, ſondern bloß durchgeführt werden, wird ein Durchgangszoll erhoben, deſſen Höhe der Tarif beſtimmt.

4. Erleichterungen des Durchgangs. §. 8. Gegenſtände des Durchgangs können gegen Entrichtung der Durchgangsabgabe innerhalb des Staatsgebietes, unter der angeordneten Aufſicht, umgeladen, auch der Spedition oder des Zwiſchenhandels wegen gelagert werden.

III. Ausnahmsweiſe Erleichterung in den Abgaben beim Verkehr mit anderen Ländern.

1. Im Allgemeinen. §. 9. Erleichterungen, welche die Bewohner des Landes in anderen Ländern bei ihrem Verkehr genießen, können, ſoweit es die Verſchiedenheit der Verhältniſſe geſtattet, erwiedert werden. Dagegen bleibt es vorbehalten, Beſchränkungen, wodurch der Verkehr der Bewohner des Landes in fremden Ländern weſentlich leidet, durch angemeſſene Maaßregeln zu vergelten.

2. Insbeſondere beim Verkehr mit den zum Zollverein gehörigen Ländern. §. 10. Mit Ländern, die ſich mit dem Staate zu einem gemeinſchaftlichen Zollſyſteme (zu dem Zollvereine) verbunden haben, beſteht — unter Ausſchluß der im §. 3. bezeichneten Gegenſtände — ein unbeſchränkter und der Regel nach völlig abgabenfreier Verkehr, wie unter den einzelnen Theilen des eigenen Staatsgebietes. Ausnahmsweiſe unterliegt dieſer Verkehr bei einigen Erzeugniſſen einer Abgabe zur Ausgleichung der in beiden Ländern beſtehenden innern Steuern.

Die näheren, dieſem Verhältniſſe entſprechenden Beſtimmungen werden, ſoweit es noch nöthig, beſonders bekannt gemacht werden.

B.

Beſondere Beſtimmungen.

1. Erhebung des Zolles. 1. Erhebungs-Fuß. §. 11. Die Erhebung des Zolles geſchieht nach Gewicht, nach Maaß oder nach Stückzahl.

2. Bezettelungs- und Verſchlußgelder. §. 12. Außer dem Zolle kann, wenn Waaren nach den Vorſchriften dieſes Geſetzes unter beſonderen Kontrollformen abgefertigt, oder mit Verſchluß belegt werden, die Entrichtung des im Zolltarif beſtimmten Bezettelungs- oder Verſchlußgeldes verlangt werden.

3. Berichtigung des Zolltarifs. §. 13. Der Zolltarif kann nur alle drei Jahre im Ganzen berichtigt, und muß ſodann für die nächſten drei Jahre acht Wochen vorher vollſtändig von Neuem herausgegeben werden. Abänderungen einzelner Zollſätze, oder Erläuterungen über letztere, ſollen der Regel nach nur jährlich auf einmal ausgeſprochen, wenigſtens acht Wochen vor dem erſten Januar zur öffentlichen Kunde gebracht und erſt von dieſem Tage an angewendet werden.

4. Waaren-Verzeichniß. §. 14. Zur richtigen Anwendung des Zolltarifs dient das amtlich bekannt zu machende Waarenverzeichniß, welches die einzelnen Waarenartikel nach ihren im Handel und sonst üblichen Benennungen in alphabetischer Ordnung anzählt und den auf jeden derselben anwendbaren Tarifsatz bezeichnet. Wo dennoch über die richtige Anwendung des Tarifs auf die einzelnen zollpflichtigen Gegenstände ein Zweifel eintritt, wird letzterer im Verwaltungswege und in letzter Instanz von dem Finanzminister entschieden.

5. Verpflichtung zur Entrichtung des Zolles. §. 15. Zur Entrichtung des Zolles ist dem Staat derjenige verpflichtet, welcher zur Zeit, wo der Zoll zu entrichten, Inhaber (natürlicher Besitzer) des zollpflichtigen Gegenstandes ist. Dem Inhaber steht derjenige gleich, welcher den zollpflichtigen Gegenstand aus einer öffentlichen Niederlageanstalt entnimmt.

Inwiefern der Inhaber, der nicht zugleich Eigenthümer ist, von letzterm oder dem Absender oder Empfänger des zollpflichtigen Gegenstandes die Erstattung der Abgaben verlangen könne, ist nach den, unter ihnen bestehenden rechtlichen Verhältnissen, den Grundsätzen des Civilrechts gemäß, zu beurtheilen und in streitigen Fällen ausschließend von den Gerichten zu entscheiden.

6. Haftung der Waare. §. 16. Die zollpflichtigen Gegenstände haften, ohne Rücksicht auf die Rechte eines Dritten an denselben, für pünktliche und vollständige Entrichtung des darauf ruhenden Zolles, und können, so lange diese nicht erfolgt ist, von der Zollbehörde zurückbehalten oder mit Beschlag belegt werden. Das an den Inhaber des zollpflichtigen Gegenstandes von einem Zollbeamten ergangene Verbot über den fraglichen Gegenstand weiter zu verfügen, hat die volle Wirkung der Beschlagnahme.

Die Verabfolgung der Waaren, auf welchen noch ein Zollanspruch haftet, kann in keinem Falle, auch nicht von den Gerichten, Gläubigern und Gütervertretern (Massa-Kuratoren) bei Konkursen eher verlangt werden, als bis die Abgaben davon bezahlt sind.

7. Verjährung der Abgabe. §. 17. Für die Erhebung der Zollgefälle findet, sowohl gegen den Staat als gegen den Zollpflichtigen, eine einjährige Verjährung in der Art Statt, daß nur binnen Jahresfrist, vom Tage der geleisteten Verzollung an, ein Anspruch auf Ersatz wegen zu viel entrichteter Gefälle angebracht und binnen gleicher Frist, von gleichem Zeitpunkte an, eine Nachforderung an den Zollpflichtigen wegen zu wenig erhobener Zollbeträge gestellt werden darf. Auf das Regreßverhältniß des Staats gegen die Zollbeamten und auf Nachzahlung hinterzogener (defraudirter) Gefälle findet diese abgekürzte Verjährungsfrist keine Anwendung.

8. Verkehr im Innern. §. 18. Der Verkehr mit zollfreien oder verzollten ausländischen und mit gleichartigen inländischen Waaren im Innern des Staats ist frei und unterliegt nur den zum Schutze der Zolleinrichtung nöthigen Aufsichtsmaaßregeln.

Von Gegenständen, für welche der tarifmäßige Eingangszoll entrichtet ist, kann weiter keine Verbrauchs- noch sonstige Abgabe für Rechnung des Staats erhoben werden, mit Ausschluß jedoch derjenigen innern Steuern, welche

auf die weitere Verarbeitung, oder auf anderweite Bereitungen aus ſolchen, ſowohl fremden als inländiſchen gleichartigen Gegenſtänden gelegt ſind.

9. Unzuläſſigkeit der Binnenzölle.

§. 19. Binnenzölle, ſowohl des Staats, als der Kommunen und Privaten, ſind unzuläſſig.

10. Desgleichen der Kommunal- u. Privat-Abgaben vom Handel u. Verbrauche ausländiſcher Waaren.

§. 20. Abgaben an Kommunen oder Privaten vom Handel und Verbrauche ausländiſcher Waaren dürfen nicht Statt finden, wenn nicht ähnliche Umſtände, wie rückſichtlich der Staatsabgaben §. 18. erwähnt worden, auch hier eine Ausnahme begründen.

11. Vorbehalt wegen der Waſſerzölle und andern Abgaben.

§. 21. Die konventionellen Waſſerzölle auf denjenigen ſchiffbaren Flüſſen, welche das Gebiet verſchiedener Staaten berühren, ſowie alle anderen wohlbegründeten Erhebungen und Leiſtungen, welche zur Unterhaltung der Stromſchiffahrt und Flöſſerei, der Kanäle, Schleuſen, Brücken, Fähren, Kunſtſtraßen, Wege, Krahnen, Waagen, Niederlagen, und anderer Anſtalten für die Erleichterung des Verkehrs beſtimmt ſind, gehören dagegen auch künftig nicht zu den in den §§. 19. und 20. als unzuläſſig bezeichneten Abgaben.

12. Beſondere Vorſchriften für einzelne Landestheile.

§. 22. Abgeſondert gelegene, auch vorſpringende Landestheile, für welche beſondere Verhältniſſe es erfordern, können von Entrichtung der durch dieſes Geſetz angeordneten Abgaben ausgenommen bleiben und in dieſer Beziehung eigene, der Oertlichkeit angemeſſene Einrichtungen erhalten.

Der Verkehr dieſer Landestheile mit dem übrigen Staatsgebiet unterliegt den Beſchränkungen, welche dies Verhältniß erfordert.

13. Ausſchluß von Befreiungen.

§. 23. Eine Befreiung von den durch dieſes Geſetz beſtimmten Abgaben findet nicht Statt

II. Einrichtungen zur Beaufſichtigung und Erhebung des Zolles.

1. Zoll-Linie, — Grenz-Bezirk, — Binnenlinie.

§. 24. Wo das Staatsgebiet an Ausland d. i. an fremde nicht zu demſelben Zollſyſteme gehörige Länder angrenzt, bildet die Landesgrenze zugleich die Zollgrenze oder Zolllinie, und der zunächſt innerhalb derſelben gelegene Raum, deſſen Breite nach der Oertlichkeit beſtimmt wird, den Grenzbezirk, welcher vom übrigen Staatsgebiete durch die beſonders zu bezeichnende Binnenlinie getrennt iſt.

2. Zollſtraßen u. Landungsplätze.

§. 25. Von den aus dem Auslande in und durch den Grenzbezirk führenden Land- und Waſſerſtraßen ſollen die zum Waarenverkehr mit dem Auslande vorzugsweiſe geeigneten, als Zollſtraßen bezeichnet werden. Auch ſollen, wo die Zollgrenze durch ein ſchiffbares Waſſer gebildet wird, die erforderlichen Landungsplätze beſtimmt werden.

3. Zollbehörden.

§. 26. Zur Feſtſtellung und Erhebung der Ein-, Aus- und Durchgangs-Zölle werden im Grenzbezirke Grenzzollämter, in den übrigen Theilen des Landes andere Hebeſtellen, auch da, wo die Grenzzollämter nicht nahe genug an der Zolllinie liegen, an dieſer beſondere Anſageposten errichtet.

4. Grenzbewachung.

§. 27. Die Aufſicht auf den Waaren-Ein- und Ausgang wird längs der Zollgrenze und im Grenzbezirke durch eine

uniformirte und bewaffnete Grenzwache geübt, die zum Gebrauche ihrer Waffen nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 28. Juni 1834 befugt ist.

5. Verpflichtung anderer Angestellten in Bezug auf den Zollschuß.

§. 28. Andere Staats- und Kommunalbeamte, namentlich die Polizei- und Forstbedienten, sind zur Unterstützung der Grenzwache verpflichtet. Sie haben insbesondere Uebertretungen der Zollvorschriften, welche bei Ausübung ihres Dienstes zu ihrer Kenntniß kommen, möglichst zu hindern und auf jeden Fall zur nähern Untersuchung sofort anzuzeigen.

6. Allgemeine Vorschriften für die Waaren-Ein-, Durch- und Ausfuhr.

a. Straßen und Zeit, an welche die Ueberschreitung der Zolllinie gebunden ist.

§. 29. Wer zollpflichtige oder zollfreie Waaren mit sich führt, darf über die Zollinie zu Wasser oder zu Lande nur während der Tageszeit und nur auf einer Zollstraße ein- oder austreten, auch nur bei einem erlaubten Landungsplatze anlanden.

Die Häfen am Meere, mit den polizeilich dazu angewiesenen Einfahrten, sind die Zollstraßen an der Seeseite.

Inwiefern der Ein- oder Ausgang zu anderer, als der vorbestimmten Zeit und auf anderen als den Zollstraßen, auch das Anlanden an anderen als den bezeichneten Landungsplätzen ausnahmsweise zulässig ist, wird durch die Zoll-Ordnung bestimmt.

b. Fortsetzung des Weges bis zum Zollamte; Deklaration, Revision.

§. 30. Der Weg von der Zollinie bis zum Grenzzollamte muß ununterbrochen fortgesetzt, auch müssen beim Zollamte die Menge und die Art der Waaren vollständig und genau angegeben (deklarirt) und letztere dem Zollamte zur Einsicht (Revision) vorgezeigt werden.

c. Behandlung der ein- und durchgehenden Waaren.

§. 31. Eingehende, sei es nach einem inländischen Bestimmungsorte, oder zum unmittelbaren Durchgang deklarirte Waaren, werden nach Verschiedenheit der Fälle entweder sogleich beim Grenzzollamte vollständig abgefertigt (in freien Verkehr gesetzt) oder von solchem unter Zollkontrolle (mittelst Begleitschein) und geeigneten Falls unter Verschluß und gegen Sicherheitsleistung für den Betrag des Zolles an eine andere Hebestelle zur Schlußabfertigung verwiesen.

d. Behandlung der ausgehenden Waaren.

§. 32. Bei ausgehenden, einem Ausgangszolle unterliegenden Waaren geschieht die Ermittelung der Menge und Art derselben, sowie die Erhebung des Zolles nach der Wahl des Waarenführers entweder beim Grenzzollamte am Ausgangspunkte, oder bei einer Hebestelle im Innern mit Vorbehalt der Revision beim Grenzzollamte.

e. Weiteres Verhalten der Waarenführer u. Verpflichtungen derselben im Allgemeinen.

§. 33. Waaren, die nach §. 31. an eine andere Hebestelle zur weiteren Abfertigung verwiesen, oder zur unmittelbaren Durchfuhr bestimmt, oder nach §. 32. zum Ausgange deklarirt sind, hat der Waarenführer unverändert ihrer Bestimmung zuzuführen, dem Zollamte, von welchem die Schlußabfertigung zu bewirken ist, zuzustellen, auch bis dahin den etwa angelegten amtlichen Verschluß unverletzt zu erhalten.

Die näheren Vorschriften über die Verbindlichkeiten, welche in Hinsicht auf Deklaration und Revision der Waaren, auf die Sicherheitsleistung für

die ſchuldigen Zollgefälle und auf den Waarenverſchluß von Seiten der Verkehrtreibenden zu erfüllen ſind, enthält die Zollordnung.

7. Waaren-Verkehr und Transport im Grenzbezirke.

§. 34. Innerhalb des Grenzbezirks unterliegt aller Waarenverkehr und Transport einer genauen und ſpeziellen Aufſicht und iſt denjenigen Beſchränkungen und Kontroll-Maaßregeln unterworfen, welche zur Sicherheit gegen die verheimlichte Waaren-Einfuhr und Ausfuhr erforderlich und in der Zollordnung näher angegeben worden ſind.

8. Gewerbsbetrieb im Grenzbezirke.

§. 35. Innerhalb des Grenzbezirks können früher beſtandene Gewerbe mit zollpflichtigen fremden, einem höhern als dem allgemeinen Eingangszoll unterliegenden oder mit gleichnamigen inländiſchen, ſowie mit allen, einem Ausgangszolle unterworfenen Gegenſtänden nur fortgeſetzt und neue nur angefangen und betrieben werden, unter Beobachtung derjenigen Vorſchriften, welche von den oberſten Verwaltungs-Behörden mit Berückſichtigung der örtlichen Verhältniſſe anzuordnen, ſowie durch die gewerbspolizeilichen Geſetze gegeben ſind, um das Gewerbs- und Zoll-Intereſſe zu ſichern.

Die weitern Beſtimmungen hierwegen und zwar insbeſondere wegen Führung von Handelsbüchern von Seiten der Kaufleute im Grenzbezirke, dann wegen Beſchränkung der Krämer und anderer Gewerbtreibender in kleineren Orten des Grenzbezirks bei dem unmittelbaren Waarenbezuge aus dem Auslande, ſowie wegen der Beſchränkung der Hauſirgewerbe im Grenzbezirke, ſind durch die Zollordnung ertheilt worden.

9. Waaren-Verkehr außerhalb des Grenzbezirks.

§. 36. Ueber den Grenzbezirk hinaus findet im Inlande nach Anleitung der nähern Vorſchriften, welche die Zollordnung hierüber enthält, eine weitere Beaufſichtigung des Waarenverkehrs nur inſoweit Statt, daß

1) die aus dem Auslande oder aus dem Grenzbezirke in das Innere des Landes übergehenden Waaren mit den im Grenzbezirke empfangenen Abfertigungsſcheinen bis zum Beſtimmungsort begleitet ſein müſſen; daß
2) bei gewiſſen hoch beſteuerten Waaren die Verſendungen im Inlande zu größern Quantitäten nur auf Frachtbriefe oder Transportzettel geſchehen dürfen; daß
3) von den Handeltreibenden, welche dergleichen hoch beſteuerte Waaren unmittelbar aus dem Auslande beziehen, über den Handel mit denſelben Buch zu führen und darin der Tag und der Ort, an welchem die Verzollung geleiſtet worden, jedesmal beim Empfang der Waare anzumerken iſt; daß endlich
4) Waarenführer und Handeltreibende bei dem Transporte zollpflichtiger fremder oder gleichnamiger inländiſcher Waaren auch außerhalb des Grenzbezirks den Zoll-, Steuer- oder Polizei-Beamten über die transportirten Waaren, — und inſofern es Artikel der vor- (2.) bezeichneten Art ſind, auch darüber aufrichtige Auskunft zu geben haben, von wem und woher die Waaren bezogen worden ſind und wohin, auch an wen ſie abgeliefert werden ſollen.

10. Hausvisitationen und Revisionen der Waarenlager.

§. 37. Sind Gründe vorhanden, zu vermuthen, daß irgend jemand im Grenzbezirke sich einer Uebertretung der Zollgesetze schuldig gemacht habe, oder zu einer solchen Uebertretung durch Bergung verbotener oder zollpflichtiger Waaren mitwirke, so können zur Ermittelung derartiger Kontraventionen Nachsuchungen nach solchen Vorräthen unter Erforderung des Ausweises über die geschehene Verzollung oder den inländischen Ursprung der vorgefundenen Waaren und selbst Hausvisitationen von Zollbeamten unter Leitung eines Ober-Kontrolleurs oder eines andern Beamten gleichen oder höhern Ranges vorgenommen werden; Hausvisitationen jedoch nur unter Zuziehung der Ortsbehörden und nur nach Sonnenaufgang und vor Sonnenuntergang.

Der Beobachtung dieser Förmlichkeiten bedarf es nicht, wenn auf der That betroffene, von den Zollbeamten verfolgte Schleichhändler in Häusern, Scheunen u. s. w. einen Zufluchtsort suchen.

In solchen Fällen müssen die verdächtigen Räume den verfolgenden Zollbeamten auf Verlangen sofort und zu jeder Zeit geöffnet, und es dürfen letztere in Ausübung ihrer Dienstpflicht gegen die Flüchtigen auf keine Weise gehindert werden.

Auch sind unter den vorgedachten Nachsuchungen die gewöhnlichen Revisionen bei den, auf den Grund des §. 35. dieses Gesetzes unter Kontrolle stehenden Gewerbtreibenden nicht begriffen.

§. 38. Haussuchungen außerhalb des Grenzbezirks zum Zwecke der Verfolgung einer Uebertretung der Zollgesetze können nur von den zur Untersuchung solcher Uebertretungen kompetenten (Gerichts-) Behörden angeordnet und unter deren Leitung vorgenommen werden.

11. Körperliche Visitationen.

§. 39. Personen, gegen welche der Augenschein den Verdacht erregt, daß sie Waaren unter den Kleidern verborgen haben und welche der Aufforderung der Zollbeamten, sich dieser Gegenstände freiwillig zu entledigen, nicht sogleich vollständig genügen, können der körperlichen Visitation unterworfen werden. Sie müssen jedoch — wenn sie die Visitation nicht bei der nächsten Zollstelle oder Ortsbehörde wollen geschehen lassen — deshalb vor die zur Untersuchung der Zollstraffälle kompetente Behörde geführt werden.

12. Anstalten zur Beförderung des mittelbaren Durchfuhrhandels und des innern Verkehrs.

§. 40. Zur Beförderung des mittelbaren Durchfuhrhandels und des innern Verkehrs dienen die in den wichtigern Handelsplätzen des Inlandes unter amtlicher Aufsicht stehenden öffentlichen Niederlags-Anstalten, — Packhöfe, Hallen, Freihäfen, nach welchen die zollpflichtigen Waaren von der Grenze aus, unter den vorgeschriebenen Sicherheits-Maaßregeln abgefertigt werden.

Nicht minder werden auch bei den Haupt-Zollämtern an der Grenze, wo sich ein desfallsiges Bedürfniß zeigt, Niederlagen eingerichtet, in welchen Waaren bis zu ihrer weitern Bestimmung unverzollt gelagert werden können.

Ausnahmsweise endlich kann für solche Waaren, welche sich zur Aufbewahrung in den öffentlichen Niederlagen nicht eignen, bei genügend gewährter Sicherheit gegen Veruntreuungen und Verluste auch die Befugniß zum

Privallager, jedoch jederzeit widerruflich und nur auf besondere Genehmigung der obersten Finanzbehörde, gestattet werden.

Ueber die Verpflichtungen bei hiernächstiger Verzollung der niedergelegten Waaren, imgleichen über die Fristen, binnen welchen die eingegangenen Waaren auf den Packhöfen und Zollniederlagen lagern dürfen, sowie endlich über das Verfahren mit den nach Ablauf jener Fristen nicht abgeholten Waaren, sind durch die Zollordnung die nöthigen Vorschriften ertheilt worden.

Der Inhaber, Eigenthümer oder Absender der Waaren muß sich, wenn er die Waaren zum Packhof deklarirt oder deklariren läßt, jenen Vorschriften unterwerfen, ohne daß es darüber einer besondern Erklärung bedarf.

13. Ausnahmsweise Zollfreiheit, a. für Versendungen aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inlande.

§. 41. Verzollte oder inländische Erzeugnisse, welche vom Inlande durch das Ausland nach dem Inlande versendet werden, bleiben beim Aus- sowie beim Wiedereingange dann von aller Zoll-Entrichtung befreit, wenn die vollständige Ueberzeugung vorhanden ist, daß dieselben Gegenstände wieder eingehen, welche aus dem Inlande ausgegangen sind.

Fremde Waaren, welche unter Zollkontrolle versendet werden und auf ihrem Wege zum Bestimmungsorte zwischenliegendes Ausland berühren, werden hierdurch unter gleicher Voraussetzung von keiner andern, als der vermittelst der Zollkontrolle vorbehaltenen Zoll-Entrichtung betroffen.

Wo die eine oder die andere dieser Begünstigungen zugestanden wird, müssen genau die Vorschriften und Bedingungen erfüllt werden, welche die Zollverwaltung ertheilen wird, um die obige Ueberzeugung zu begründen.

b. beim Meß- u. Marktverkehr.

§. 42. Zur Erleichterung des Besuchs auswärtiger Messen und Märkte mit inländischen Erzeugnissen kann für gewisse, sich hierzu eignende Gegenstände, unter Beobachtung der erforderlichen Kontrollvorschriften die zollfreie Rückbringung der unverkauft gebliebenen Waare verstattet werden.

Nicht minder wird den fremden Handel- und Gewerbtreibenden, welche inländische Messen und Märkte besuchen, von ihren unverkauften Waaren Erlaß des Eingangszolls bei der Wiederausfuhr, auf vorschriftsmäßigen Nachweis über die Identität der ein- und zurückgeführten Waaren, gewährt.

c. bei Waaren, die zur Verarbeitung oder Vervollkommnung mit der Bestimmung des Ausgangs eingebracht werden und umgekehrt.

§. 43. Gegenstände, welche zur Verarbeitung oder zur Vervollkommnung der Arbeit mit der Bestimmung, die daraus gefertigten Waaren auszuführen, eingehen, können im Zoll erleichtert werden.

In besonderen Fällen kann dies auch geschehen, wenn Gegenstände zur Verarbeitung oder zur Vervollkommnung nach dem Auslande gehen und im vervollkommneten Zustande zurückkommen. Ausnahmen der einen wie der andern Art bedürfen aber jedesmal der Genehmigung des Finanzministers.

d. beim Grenzverkehr.

§. 44 a. Ob und welche Erleichterungen in Bezug auf den kleinen Grenzverkehr mit dem benachbarten Auslande Statt finden können, wird nach Maßgabe des örtlichen Bedürfnisses von dem Finanzminister durch besondere Verfügungen bestimmt.

c. beim Seeverkehr. §. 44 b. In welchen Fällen bei dem Seeverkehr Ausnahmen von den allgemeinen Regeln wegen Entrichtung des Zolles eintreten, ist in der Zollordnung bestimmt worden.

III. Vollzugs-Vorschriften. §. 45. Die näheren Bestimmungen über die Ausführung und Anwendung des gegenwärtigen Gesetzes sind in der Zollordnung enthalten.

Zoll-Ordnung.

Erster Abschnitt.

Von der Erhebung der Zölle und der Waaren-Abfertigung, so weit solche an der Grenze Statt finden.

I. Beim Waaren Eingange. A. Allgemeine Bestimmungen. 1. Verhalten beim Eingange über die Zollinie. §. 1. Wer aus dem Auslande kommt, und zollpflichtige Waaren, oder zollfreie Gegenstände, letztere im verpackten Zustande, mit sich führt, darf solche, den im §. 29. und §. 30. des Zollgesetzes enthaltenen Bestimmungen zufolge, nur während der Tageszeit (§. 86.) und nur auf einer Zollstraße in das Land bringen. Er darf von der Zollinie ab die Zollstraße nicht verlassen, sondern muß sich auf derselben, ohne Abweichung und willkührlichen Aufenthalt, und ohne eine Veränderung an der Ladung vorzunehmen, mit dieser zum Grenzzollamte begeben. Auf Gewässern, welche längs der Zollgrenze sich erstrecken, darf, Fälle dringender Gefahr oder höherer Gewalt ausgenommen, nur an den dazu bezeichneten Landungsplätzen gelandet und ausgeladen werden.

Was Seeschiffer beim Einlaufen auf den Rheden und in den Häfen und Binnengewässern zu beobachten haben, bestimmen die Hafenordnungen und die vom Finanzminister für den Waareneingang seewärts erlassenen Regulative.

An der Seeseite leidet die Bestimmung (§. 29. des Zollgesetzes), wonach Waaren nur in Häfen (Zollstraßen) einzuführen sind, Ausnahme:

a) bei Fischerfahrzeugen, welche bloß frische Erzeugnisse des Meeres einführen;

b) bei der Bergung des Strandgutes.

2. Anmeldung bei dem Grenzzollamte oder dem vorliegenden Ansage- (Anmeldungs-) Posten. §. 2. Bei dem Grenzzollamte hat der Waarenführer seine sämmtlichen, die Ladung betreffenden Papiere zu übergeben.

§. 3. Wo das Grenzzollamt entfernter von der Grenze gelegen und deshalb näher an der Grenze ein Ansageposten errichtet ist, hat der Waarenführer seine Papiere über die Ladung bei letzterem abzugeben und überdies die Zahl der Wagen und Pferde und, wo möglich, auch die der geladenen Stücke anzumelden.

Die von dem Waarenführer übergebenen Papiere werden in seiner Gegenwart eingesiegelt, an das Grenzzollamt addreißirt und einem Grenz-

aufſeher überliefert, welcher das Fuhrwerk oder Schiffsgefäß zum Grenzzollamte begleitet.

Dieſe Begleitung ſoll regelmäßig und ſo oft geſchehen, als es die Beſchaffenheit des Verkehrs erfordert und die Stärke des Perſonals, ſowie die Entfernung des Grenzzollamtes zulaſſen.

Bei jedem Anſagepoſten wird an der Thür des Abfertigungszimmers eine Bekanntmachung angeheftet ſeyn, aus der zu erſehen iſt, zu welchen Stunden täglich die Begleitung der bis dahin eingetroffenen Waarentransporte zum Zollamte erfolgt.

§. 4. Reiſende, welche Gepäck bei ſich führen, und weder mit der gewöhnlichen Poſt, noch mit Extrapoſt reiſen, ſind zur Anmeldung nach den Vorſchriften der §§. 2. und 3. verpflichtet, mit dem Unterſchiede, daß ſie dem Anſagepoſten nur ihren Namen, Stand und Wohnort, ſowie den Namen und Wohnort des Fuhrmanns anzeigen und einen Schein darüber erhalten, mit dem ſie ſich bis zum Grenzzollamte ausweiſen, bei welchem derſelbe abgeliefert wird. In beſonderen Fällen kann der Anſagepoſten, wenn er es nöthig erachtet, Reiſende begleiten laſſen, jedoch ohne Aufenthalt.

3. Deklaration. a. Aufforderung dazu.

§. 5. Nach Ablieferung der über die Ladung ſprechenden Papiere an das Zollamt, fordert dieſes den Waarenführer zur Deklaration der Ladung auf, welche, mit Einſchluß des Reiſe- oder Schiffsgeräths und etwaniger Mundvorräthe ſo lange völlig unberührt bleiben muß, bis das Zollamt die Anweiſung zum Ab- oder Ausladen ertheilt.

b. Form und Inhalt der Deklaration.

§. 6. Die Deklaration muß, dem darüber vorgeſchriebenen Formulare gemäß, enthalten:

a) die Zahl der Wagen und Pferde, aus welchen der Transport beſteht;
b) den Namen des Fuhrmanns, bei Schiffen den Namen oder die Nummer des Schiffsgefäßes und den Namen des Schiffsführers;
c) Namen und Wohnort der Waarenempfänger (nach den Frachtbriefen);
d) die Zahl der Kolli und deren Zeichen und Nummern im Einzelnen;
e) die Menge und Gattung der Waaren, für jedes Kollo nach den Benennungen und Maaßſtäben des Tarifs;
f) die Abfertigungsweiſe, welche der Waarenführer für die ganze Ladung oder für einzelne Theile derſelben begehrt;
g) die Verſicherung des Waarenführers, daß die Deklaration richtig ſey, und ſeine Unterſchrift.

Die Deklaration muß ſich auf alle Theile der Ladung, nichts davon ausgeſchloſſen, erſtrecken, mithin, wenn zollpflichtige Waaren mit zollfreien Gegenſtänden zuſammengeladen ſind, auch letztere enthalten.

c. wie ſolche ausgefertigt werden muß.

§. 7. Es ſteht dem Waarenführer frei, ob er über ſeine ganze Ladung nur eine Deklaration, oder mehrere Theildeklarationen übergeben will. Im letzteren Falle muß er ſolche aber ſelbſt beſorgen, wenn auch ſonſt die Fertigung der Deklaration durch das Zollamt nach den Beſtimmungen der folgenden §§. 8. und 9. zuläſſig wäre; auch muß er den einzelnen Deklarationen noch eine beſondere

Generaldeklaration beifügen, und in derſelben die Verſicherung abgeben, daß der ganze Inhalt der Ladung richtig deklarirt ſey.

Die Deklarationen müſſen in Deutſcher Sprache abgefaßt, leſerlich und — beſonders was die Zahlen betrifft, — deutlich geſchrieben ſeyn, und dürfen weder Abänderungen noch Raſuren enthalten. Deklarationen, welche dieſen Erforderniſſen nicht entſprechen, können zurückgewieſen werden.

Jede Deklaration über Ladungen, von welchen der Eingangszoll mehr als 10 Thaler beträgt, muß zweifach ausgefertigt werden. Bei Ladungen, von welchen der Eingangszoll nicht über 10 Thaler und nicht unter 3 Thaler beträgt, iſt nur eine einfache Ausfertigung der Deklaration nothwendig. Bei Ladungen, von welchen der Eingangszoll weniger als 3 Thaler beträgt, kann der Zollpflichtige verlangen, daß an die Stelle der Ausfertigung einer förmlichen Deklaration die Eintragung der Gegenſtände nach ſeiner mündlichen Angabe in das für die Zollquittung vorgeſchriebene Formular trete.

d. Wem die Ausfertigung der Deklaration obliegt.

§. 8. Die Ausfertigung der Deklaration muß in der Regel der Waarenführer ſelbſt beſorgen, oder durch eine ſich hiermit beſchäftigende Privatperſon (Kommiſſionair, Zollabrechner) beſorgen laſſen, welcher Letztere dann, ſofern der Waarenführer des Schreibens unkundig iſt, die Drklaration im Namen und aus Auftrag des Deklaranten unterzeichnet. Iſt der Waarenführer des Schreibens unkundig, und befindet ſich krin Kommiſſionair am Orte, ſo erfolgt die Ausfertigung der Deklaration durch das Zollamt, welches dieſrlbe unentgeltlich auf den Grund der übergebenen Papiere oder der mündlichen Anzeige bewirkt. Gleiches geſchieht, wenn der Eingangszoll von der ganzen Ladung nicht über 10 Thaler beträgt und drr Waarenführer in dieſem Falle die Ausfertigung von dem Zollamte verlangt.

Der vom Zollamte angefertigten Deklaration muß, nach vorheriger Vorleſung, der Deklarant ſeine Unterſchrift oder ſein gewöhnliches Handzeichen beifügen, deſſen Richtigkeit von zwei Beamten odrr Zeugen zu beſcheinigen iſt.

Der Deklarant haftet für die Richtigkeit der Deklaration, ohne Unterſchied, ob dieſe von ihm ſelbſt, oder für ihn von rinem Dritten, oder dem Zollamte ausgefertigt wordrn iſt.

§. 9. Beſitzt der Waarenführer keine Frachtbriefe oder andere über ſrine Ladung ſprechenden Papiere, oder nur ſolche, die zur Anfrrtigung einer vollſtändigen Deklaration unzureichend ſind, und iſt ihm ſonſt die Ladung nicht genug bekannt, um die vorgeſchriebene Deklaration zu fertigen, oder fertigen zu laſſen, ſo muß er, wenn er nicht den höchſten Eingangszoll zu entrichten erbötig iſt, die Verſicherung zu Protokoll abgeben, daß er gar keine, oder keine andrrrn als die vorgelegten Papiere beſitze, und auch ſonſt die Ladung nicht vollſtändig kenne. Es tritt alsdann die Anfertigung der Deklaration durch das Zollamt ein, welches ſolche nach vorheriger ſpezieller Reviſion der Ladung, in Gegenwart des Waarenführers, auf den Grund einer darüber aufzunehmenden Verhandlung bewirkt. Die vom Zollamte aufgenommene Deklaration muß von dem Waarenführer, welcher für die

richtige Stellung der Ladung zur Revision haftet, unterschrieben, oder, wenn derselbe des Schreibens unkundig ist, nach Vorschrift des vorhergehenden §. unterzeichnet und bescheinigt werden.

Der Waarenführer muß in diesem Falle sich gefallen lassen, daß die gehörig deklarirten Ladungen, auch wenn sie später eintreffen, in der Abfertigung ihm vorgezogen werden, und daß die Ladung inzwischen auf seine Kosten unter amtlicher Bewachung und Verschlusse gehalten wird. Ist derselbe nur Frachtführer, so ist er, wenn er jenes Verfahren nicht eintreten lassen will, und zuvor die oben vorgeschriebene Versicherung abgegeben hat, einen Zeitraum zu bestimmen befugt, innerhalb dessen er die Deklaration nachträglich beibringen will. Letzteren Falls bleiben die Waaren bis dahin auf Kosten des Waarenführers in Gewahrsam des Amtes.

e. Anleitung zur richtigen Ausfertigung der Deklaration und Bekanntmachung der Dienß-Instruktionen in Bezug auf die Abfertigung.

§. 10. Eine besondere Anleitung zur Ausfertigung der Deklaration ist bei jedem Zollamte und Ansagepostен zur allgemeinen Kenntnißnahme auszuhängen.

Auch wird aus den Geschäftsanweisungen für die Zollämter dasjenige, was sich auf die Abfertigung bezieht, und neben den gesetzlichen Bestimmungen dem Publikum besonders zu wissen nöthig ist, zur Nachachtung öffentlich bekannt gemacht werden.

Die nöthigen gedruckten Formulare zu den Deklarationen werden den Deklaranten einzeln unentgeltlich von den Zollämtern verabreicht, von denen solche auch in beliebiger größerer Menge gegen Erstattung der Papier- und Druckkosten entnommen werden können.

f. besondere Vorschriften für Reisende.

§. 11. Reisende, mit Ausschluß derjenigen, welche zur gewerbetreibenden Klasse gehören, steht es frei, bei ihrer Ankunft am Zollamte auf die Frage der Zollbeamten, ob sie verbotene oder zollpflichtige Waaren bei sich führen, statt eine bestimmte Antwort zu geben, sich sogleich der Revision zu unterwerfen. In diesem Falle sind sie nur für die Waaren verantwortlich, welche sie durch die getroffenen Anstalten zu verheimlichen bemüht gewesen sind. Ueber die vorgefundenen zollpflichtigen Waaren hat das Zollamt die Deklaration zu fertigen.

4. Revision der Waaren. Zweck der Revision.

§. 12. Nach Berichtigung des Deklarationspunktes wird, soweit nicht ausnahmsweise das im §. 9. bezeichnete Verfahren hat eintreten müssen, zur Revision der Waaren geschritten. Vermöge derselben sollen die Beamten, entweder durch den Augenschein, oder durch Werkzeuge sich die Ueberzeugung verschaffen, daß die zum Eingange angemeldeten Gegenstände nach Menge und Gattung mit der Deklaration übereinstimmen, und daß weder ein verbotener Gegenstand, noch ein mit einer höheren Abgabe belegter als der angemeldete, vorhanden ist.

Allgemeine Revision.

§. 13. Es geschieht die Prüfung entweder bloß nach Zahl, Zeichen, Verpackungsart und Gewicht der Kolli, ohne Eröffnung der Fässer, Ballen u. s. w. (allgemeine Waarenrevision), oder es findet außerdem noch Eröffnung Statt, um die eigentliche Menge der in

Spezielle Revision.

den Kolli enthaltenen Waaren zu ermitteln, und die Ueberzeugung zu erlangen, daß keine andere als die angemeldete Waarengattung, oder daß dieſe in ihrer urſprünglichen Beſchaffenheit vorhanden ſey (ſpezielle Waarenreviſion).

Brutto-Gewicht.

§. 14. Es wird bei der Reviſion entweder bloß das Bruttogewicht, oder auch das Nettogewicht ermittelt. Unter Bruttogewicht wird das Gewicht der Waare in völlig verpacktem Zuſtande, mithin in ihrer gewöhnlichen Umgebung für die Aufbewahrung, und mit ihrer beſonderen für

Tara.

den Transport, verſtanden. Das Gewicht der für den Transport nöthigen beſonderen äußeren Umgebungen wird Tara genannt.

Iſt die Umgebung für den Transport und die Aufbewahrung nothwendig eine und dieſelbe, wie es z. B. bei Syrup ꝛc. die gewöhnlichen Fäſſer ſind, ſo iſt das Gewicht dieſer Umgebung die Tara.

Nettogewicht.

Das Nettogewicht iſt das Bruttogewicht nach Abzug der Tara. Die kleineren, zur unmittelbaren Sicherung der Waaren nöthigen Umſchließungen (Flaſchen, Papier, Pappen, Bindfaden u. dgl.) werden bei Ermittelung des Nettogewichts nicht in Abzug gebracht, ſo wenig wie Unreinigkeit und fremde Beſtandtheile, welche der Waare beigemiſcht ſeyn möchten.

Weiteres Verfahren nach Verſchiedenheit der Fälle.

§. 15. Wie weit die Reviſion auszudehnen und welches Verfahren für die fernere Abfertigung in Anwendung zu bringen ſey, richtet ſich nach der näheren Beſtimmung über die eingegangenen Waaren, und iſt verſchieden, je nachdem dieſe

1) gleich an der Grenze in den freien Verkehr treten; oder
2) bei dem Eingangsamte niedergelegt werden ſollen; oder
3) nach einem anderen Orte beſtimmt ſind, wo ſich ein Zoll- oder Steueramt mit Niederlage befindet; oder
4) zur Verzollung bei einem Zoll- oder Steueramte ohne Niederlage; oder
5) zur unmittelbaren Durchfuhr angemeldet werden.

Obliegenheiten der Zollpflichtigen bei der Reviſion.

§. 16. Der Zollpflichtige muß die Waaren in ſolchem Zuſtande darlegen, daß die Beamten die Reviſion, wie erforderlich iſt, vornehmen können; auch muß er die dazu nöthigen Handleiſtungen, nach der Anweiſung der Beamten, auf eigene Gefahr und Koſten verrichten oder verrichten laſſen.

B. Weitere Behandlung, wenn die Waaren gleich an der Grenze in den freien Verkehr treten ſollen.

1. Ermittelung des Zollbetrags durch die Reviſion.

§. 17. Sollen die eingegangenen Waaren gleich an der Grenze in den freien Verkehr übergehen, ſo muß die Reviſion, da es in dieſem Falle auf die Feſtſtellung des Zollbetrages von den angemeldeten Waaren ankommt, eine ſpezielle ſeyn.

Wünſcht der Waarenführer, daß die Ladung, oder ein Theil derſelben, von der ſpeziellen Reviſion befreit bleibe, ſo kann hierin, gegen Entrichtung des höchſten Zollſatzes im Tarif, gewillfahrt werden, inſofern nicht beſonderer Verdacht vorhanden iſt, daß dadurch die Uebertretung anderer Landesgeſetze beabſichtigt werde, z. B. die Einbringung

falſcher Münzen u. ſ. w., in welchem Falle die Reviſion und, nach dem Befunde, die Beſchlagnahme der betreffenden Gegenſtände eintreten muß.

2. Ermittelung des Nettogewichts.

§. 18. Es bleibt der Wahl des Zollpflichtigen überlaſſen, ob er bei Gegenſtänden, deren Verzollung nach dem Nettogewichte geſchieht, die tarifmäßige Tara gelten, oder das Nettogewicht, entweder durch Verwiegung der Waare ohne die Tara, oder der letzteren allein, ermitteln laſſen will.

Bei Flüſſigkeiten und anderen Gegenſtänden, deren Nettogewicht nicht ohne Unbequemlichkeit ermittelt werden kann, weil ihre Umgebung für den Transport und für die Aufbewahrung dieſelbe iſt, wird die Tara nach dem Tarif berechnet, und der Zollpflichtige hat kein Widerſpruchsrecht gegen Anwendung deſſelben.

In Fällen, wo eine von der gewöhnlichen abweichende Verpackungsart der Waaren und eine erhebliche Entfernung von den in dem Tarif angenommenen Taraſätzen bemerkbar wird, iſt auch die Zollbehörde befugt, die Nettoverwiegung eintreten zu laſſen.

3. Entrichtung des Eingangszolls.

§. 19. Nach beendigter Reviſion erfolgt die Entrichtung des Eingangszolles.

Der Waarenführer erhält darüber eine Quittung, und zwar, wenn die Deklaration zweifach ausgefertigt worden iſt, auf dem einen Exemplare derſelben.

Hat der Waarenführer über Waaren für verſchiedene Empfänger nur eine Deklaration übergeben, ſo kann er verlangen, daß das Zollamt, neben Ertheilung der allgemeinen Quittung auf dem Duplikate der Deklaration, auf jedem Frachtbriefe den ſummariſchen Betrag des entrichteten Eingangszolles von den darin verzeichneten Waaren anmerke.

4. Schluß der Abfertigung.

§. 20. In dem quittirten Exemplar der Deklaration, oder in der beſonders ausgefertigten Quittung, wird dem Waarenführer vorgeſchrieben, innerhalb welcher Friſt und auf welcher Straße er ſeine Ladung durch den Grenzbezirk zu führen, und ob und bei welcher Kontrollſtelle er ſolche anzumelden habe. Sollen die Waaren im Grenzbezirk bleiben, ſo wird demgemäß das Erforderliche bemerkt.

§. 21. Hiermit iſt die Abfertigung geſchloſſen, und der Waarenführer erhält ſämmtliche Frachtbriefe und ſonſtige, in Bezug auf ſeine Ladung von ihm übergebene Papiere (§. 2.), nachdem jedes einzelne Stück derſelben mit dem Zollſtempel verſehen worden, zurück, um ſich damit gegen die Waarenempfänger über die ordnungsmäßige Deklaration der Waaren ausweiſen zu können.

5. Anmeldung bei einer Kontrollſtelle an der Binnenlinie.

a. Beim Landtransporte.

§. 22. Iſt die fernere Anmeldung bei einer Kontrollſtelle an der Binnenlinie vorgeſchrieben, ſo müſſen derſelben die Quittungen oder die Duplikate der Deklarationen übergeben werden. Die Ladung wird mit dieſen ſie begleitenden Papieren äußerlich verglichen, welche, wenn ſich dabei nichts zu erinnern findet, der Waarenführer, mit der Beſcheinigung über die geſchehene Anmeldung verſehen, zurück erhält. Die Kontrollſtelle iſt indeſſen auch zur näheren, und bei erheblichen Gründen ſelbſt zur ſpeziellen Reviſion befugt.

b. beim Waſſer-Transporte.

§. 23. Waarentransporte auf großen Strömen in Gefäßen, die eine Tragfähigkeit von 5 Laſten (die Laſt zu 4000 Pfd.) und darüber haben, ſind nur zur einmaligen Anmeldung im Grenzzollamte, und nicht zu einer zweiten bei einer Kontrollſtelle an der Binnenlinie verpflichtet. Dagegen unterliegen Transporte in kleineren Gefäßen, wie bei dem Verkehr zu Lande in den vorgeſchriebenen Fällen, der nochmaligen Anmeldung bei einer ſolchen.

6. Abfertigung zollfreier Gegenſtände.

§. 24. Ueber zollfreie Gegenſtände, ſoweit ſie nach §. 1. anzumelden, erhält der Waarenführer einen Legitimationsſchein, um ſich damit bei dem weiteren Transport durch den Grenzbezirk ausweiſen zu können.

C. Weitere Behandlung, wenn die Waaren bei dem Eingangsamte niedergelegt werden ſollen.

§. 25. Wenn eingegangene Waaren bei dem Eingangsamte niedergelegt werden ſollen, ſo iſt zu unterſcheiden:

a) ob der Ort das vollſtändige Niederlagsrecht (§. 60.) hat; oder

b) ob nur ein gewöhnliches Zollager (§. 68.) bei dem Hauptzollamte vorhanden iſt.

Im erſten Falle iſt das Abfertigungsverfahren durch das für den Ort erlaſſene Packhofsregulativ (§. 67.) beſtimmt.

In dem zweiten Falle erfolgt die Annahme der Waaren zum Lager, nach vorausgegangener ſpezieller Reviſion, auf den Grund der Eingangsdeklaration.

D. Weitere Behandlung, wenn die Waaren nach einem Orte beſtimmt ſind, wo ſich eine öffentliche Niederlage für unverzollte Waaren befindet.

§. 26. Sind Waaren nach einem Orte beſtimmt, wo ſich eine öffentliche Niederlage für unverzollte Waaren befindet, und wird von dem Waarenführer darauf angetragen, ſolche unverzollt dahin abzulaſſen, ſo muß für den Eingangszoll entweder durch Pfandlegung, oder durch einen ſicheren Bürgen, der ſich als Selbſtſchuldner verpflichtet und den bürgſchaftlichen Rechtsbehelfen entſagt, Sicherheit geſtellt werden. Ob ſtatt derſelben in einzelnen Fällen die Begleitung des Transports auf Koſten des Waarenführers Statt finden könne, hängt von der Beſtimmung des Abfertigungsamtes ab.

Die Pfandlegung oder Bürgſchaft muß, wenn die Waare genau bekannt iſt, auf den zu berechnenden Betrag des Eingangszolls, ſonſt aber auf den höchſten Zollſatz gerichtet werden.

Das Abfertigungsamt iſt befugt, bekannte ſichere Waarenführer, ſowohl In- als Ausländer, von der Sicherheitsleiſtung zu entbinden.

§. 27. Das Abfertigungsamt hat die Waaren zur Reviſion zu ziehen. Dieſe iſt eine allgemeine, inſofern nicht beſondere Gründe eine Ausnahme erfordern. Statt der Zollentrichtung tritt die Ertheilung eines Begleitſcheins Nr. I. (§. 41.) ein, und die Waaren werden unter Verſchluß geſetzt.

Auch können nach den Niederlagsorten Waaren auf Begleitſchein No. II. (§. 50.) abgelaſſen werden, um bei den dort beſtehenden Zollſtellen ſofort zur Verzollung zu gelangen.

Die erforderliche Legitimation zur Durchfahrung des Grenzbezirks erhält der Waarenführer in dieſen, wie in allen übrigen Fällen der Begleit-

ſchein-Ertheilung, nach Vorſchrift des §. 20. durch das Duplikat der Deklaration.

E. Weitere Behandlung, wenn die Waaren zur Verzollung bei einem Amte ohne Niederlage deklarirt werden.

§. 28. Für die Prüfung der Zuläſſigkeit des Antrages, Waaren unverzollt abzulaſſen, um bei einem hierzu befugten Amte ohne Niederlage die Verzollung vorzunehmen, gelten beziehungsweiſe die Vorſchriften des §. 26. Wird der Antrag zuläſſig befunden, ſo erfolgt die ſpezielle Reviſion ganz ebenſo, als wenn der Eingangszoll ſofort entrichtet werden ſollte.

Nach Beendigung derſelben wird ein Begleitſchein No. II. (§. 50.) ertheilt, wogegen die Anlegung des Verſchluſſes unterbleibt.

F. Weitere Behandlung, wenn die Waaren zur unmittelbaren Durchfuhr beſtimmt ſind.

1. Allgemeine Vorſchriften.

§. 29. Bei den Abfertigungen zur unmittelbaren Durchfuhr werden die Waaren ſoweit revidirt, als ſolches zur Ermittelung des Durchgangszolls erforderlich iſt. Die ſpezielle Reviſion kann unterbleiben, wenn die Waaren auf einer Straße durchgeführt werden ſollen, für welche ein Unterſchied in dem Durchgangszoll den Gegenſtänden nach, nicht Statt findet, oder, wenn da, wo ein ſolcher Unterſchied beſteht, der Waarenführer den Durchgangszoll nach dem höchſten Satze für die zu befahrende Straße entrichtet; in beiden Fällen jedoch unter der Vorausſetzung, daß die Waaren — worüber das Zollamt allein zu entſcheiden hat — unter völlig ſichern Verſchluß genommen werden können.

Nach Beendigung der Reviſion wird der Durchgangszoll erhoben, wobei für die Ertheilung der Quittung die in §. 19. wegen des Eingangszolls gegebenen Beſtimmungen gelten und für den Unterſchied zwiſchen dem Durchgangs- und dem auf den angemeldeten Waaren ruhenden Eingangszoll die Sicherheit nach den Beſtimmungen des §. 26. zu leiſten iſt. Hiernächſt wird ein Begleitſchein No. I. ausgefertigt, und der Waarenverſchluß angelegt. Wegen des weitern Verfahrens mit den Begleitſcheinen kommen die Vorſchriften §§. 36. 43. und folgende in Anwendung.

2. Beſondere Vorſchriften.

a. für Waaren, wovon der Ausgangszoll höher iſt, als der Durchgangszoll.

§. 30. Werden Waaren zur unmittelbaren Durchfuhr deklarirt, von welchen der Ausgangszoll höher iſt, als der Durchgangszoll, ſo unterbleibt die Begleitſchein-Ausfertigung.

Statt derſelben wird in dem Duplikat der Deklaration, außer der gewöhnlichen Zollquittung, angegeben, daß und wie die Waaren unter Verſchluß geſetzt worden ſind, und innerhalb welcher Friſt und über welches Zollamt der Wiederausgang derſelben ohne weitere Zollentrichtung erfolgen dürfe.

b. auf kurzen Straßenſtrecken.

§. 31. Auf kurzen durch das Land führenden Straßen können bei der Abfertigung Erleichterungen eintreten, welche dann beſonders bekannt gemacht werden ſollen.

c. auf Flüßen, auf welche beſondere Staatsverträge Anwendung finden.

§. 32. Beim Tranſit auf Flüſſen, für welche in Folge beſtehender Staats-Verträge beſondere Sicherungsmaaßregeln zum Schutze der Zolleinrichtungen durch Manifeſtirung, Verſchluß der dazu gehörig vorgerichteten Schiffe oder durch Schiffsbegleitung u. ſ. w. vereinbart ſind, treten dieſe, ſoweit ſie Platz grei-

fen, an die Stelle des gewöhnlichen Abfertigungsverfahrens, und es ergehen hierüber besondere Bekanntmachungen.

II. Beim Waaren-Ausgange. A. Waaren, die einem Ausgangszoll unterworfen sind.

§. 33. Werden Waaren ausgeführt, welche mit einem Ausgangszoll belegt sind, so muß der Zoll entweder bei dem Grenz-Zollamte, über welches der Ausgang Statt findet, oder vorher bei einem hierzu befugten Amte im Innern entrichtet werden.

§. 34. Bei der Deklaration der ausgehenden Waaren sind die Vorschriften der §§. 5—10. und bei der Revision die Vorschriften der §§. 12—18. zu beobachten, letztere jedoch mit der Maaßgabe, daß die Prüfung darauf gerichtet wird, daß nicht mehr und keine mit einem höhern Zolle belegte Waare, als deklarirt worden, ausgehe.

§. 35. Ueber die Zollentrichtung wird auf dem Duplikate der Deklaration quittirt.

Ist der Ausgangszoll bei einem Amte im Innern entrichtet, so wird in der Quittung zugleich bemerkt, auf wie lange solche gültig ist und welche Straße nach der Angabe des Waarenführers befahren werden muß.

Der Ausgang darf nur über ein Grenz-Zollamt Statt finden, bei welchem die Quittung vorgezeigt werden muß. Die Ladung wird mit der Quittung verglichen, und, wenn sich dabei nichts zu erinnern findet, letztere mit darauf gesetzter Bemerkung, daß der Ausgang erfolgt sey, dem Waarenführer zurückgegeben.

Wählt der Waarenführer die Entrichtung des Ausgangszolles bei dem Grenz-Zollamte, so ist er, insofern die Versendung nicht aus einem Orte des Grenzbezirks selbst erfolgt, jedesmal zur Anmeldung und Stellung der Waare bei einer Kontrollstelle an der Binnenlinie, oder zunächst derselben verpflichtet.

Er leistet daselbst Sicherheit für die Entrichtung des Zolles bei dem Grenz-Zollamte, und erhält einen Legitimationsschein (§. 83.) über die Waaren, um sich im Grenzbezirke ausweisen zu können. Die erfolgte Abgabenentrichtung wird von dem Grenz-Zollamte auf dem Legitimationsscheine bemerkt, und letzterer zurückgegeben, um zur Einlösung des Pfandes bei der Kontrollstelle zu dienen.

B. Waaren, deren Ausfuhr erwiesen werden muß.

§. 36. Kommt es auf den Beweis der wirklich erfolgten Ausfuhr an, so muß der Waarenführer den Begleitschein, welcher ihm auf seinen Antrag ausgefertigt wird, von der an der Binnenlinie belegenen Kontrollstelle (wenn die zum Zollamte führende Straße mit einer solchen besetzt ist) bescheinigen lassen, und die Waaren daselbst zur Besichtigung stellen. Hierauf muß, ohne Unterschied, ob eine Voranmeldung Statt gefunden hat, oder nicht, die Waare bei demjenigen Grenz-Zollamte angemeldet und gestellt werden, über welches die Ausfuhr nach Inhalt des Begleitscheins geschehen soll, und dieses bewirkt die Abfertigung, nachdem es sich durch genaue Revision der Waare die Ueberzeugung verschafft hat, daß diejenigen Gegenstände vorhanden sind, auf welche der Begleitschein lautet.

Ist eine dieser Förmlichkeiten verabsäumt, so bleibt es dem Ermessen

des Finanzministers überlassen, ob der Ausgang in Bezug auf die Ansprüche der Zollverwaltung als erwiesen anzunehmen sey.

C. Waaren, die einem Ausgangszolle nicht unterworfen sind.

§. 37. Gehen Waaren aus, die einem Ausgangszolle nicht unterworfen sind und deren Ausgang auch nicht erwiesen zu werden braucht, so bedarf es einer Anmeldung bei dem Ausgangszollamte in der Regel nicht; die Waaren unterliegen aber der gewöhnlichen Transportkontrolle im Grenzbezirke (§§. 83. u. ff.).

Das Gepäck der Reisenden ist bei dem Ausgange nur aus besonderen Verdachtsgründen einer Revision unterworfen.

III. Besondere Vorschriften für die Behandlung des Verkehres mit den Staatsposten. A. Gewöhnliche Fahr-Posten.

§. 38. Die mit gewöhnlichen Fahrposten eingehenden Waaren müssen mit einer Inhaltserklärung in Deutscher oder Französischer Sprache versehen seyn, und werden im ersten Umspannungsorte entweder revidirt oder unter Verschluß gelegt.

Die Entrichtung des Eingangszolles erfolgt demnächst im Wohnorte des Empfängers, oder, wenn keine dazu befugte Erhebungsbehörde daselbst vorhanden ist, bei der zunächst gelegenen.

Die zum Durchgange bestimmten Poststücke werden im letzten Umspannungsorte von den Zollbeamten des Verschlusses wegen nachgesehen und der Durchgangszoll wird von dem Postamte vorschußweise berichtigt.

Sollen Gegenstände mit der Post versendet werden, welche einem Ausgangszolle unterliegen, so muß dieser vorher entrichtet werden.

Das Passagiergut wird im ersten Umspannungsorte revidirt und abgefertigt.

Besteht dasselbe aber in Gegenständen, welche zum Handel bestimmt sind, so kommen die allgemeinen Vorschriften für die Waaren-Abfertigung zur Anwendung.

Die näheren Bestimmungen wegen der Behandlung des Verkehrs mit den Fahrposten sind in einem besondern Regulative enthalten.

B. Extraposten. 1. mit Reisenden und Reisegepäck.

§. 39. Für alle vom Auslande eingehenden Straßen, welche von Extraposten befahren werden, werden die Orte bestimmt, und öffentlich bekannt gemacht, wo die Extrapost-Reisenden verpflichtet sind, anzuhalten, ihr Reisegepäck zur Revision zu stellen, und von zollpflichtigen Gegenständen den Eingangszoll zu entrichten.

Gegen Leistung vollständiger Sicherheit für den höchstmöglichen Zollbetrag, kann die Revision beim Eingange unterbleiben; der Waarenverschluß muß aber angelegt, und die weitere Behandlung einem zuständigen Amte im Innern, oder dem Ausgangsamte vorbehalten bleiben.

2. mit Kaufmannswaaren.

Extraposten mit Kaufmannswaaren sind den allgemeinen Vorschriften unterworfen. Sie werden ohne Rücksicht auf den Ort, wo sich die Poststation befindet, bei dem Grenz-Zollamte revidirt, gehen aber in der Abfertigung anderen Waaren vor.

Zweiter Abſchnitt.

Von verſchiedenen Einrichtungen und Anſtalten zur Erhebung und Sicherung der Zölle.

I. Von der Begleitſchein-Kontrolle.
A. Zweck und Ausfertigung der Begleitſcheine.

§. 40. Begleitſcheine ſind amtliche Ausfertigungen zu dem Zwecke, entweder

a) den richtigen Eingang im inländiſchen Beſtimmungsorte, oder die wirklich erfolgte Aus- oder Durchfuhr ſolcher Waaren zu ſichern, die ſich nicht im freien Verkehr befinden, ſondern auf welchen noch ein Zollanſpruch haftet (Begleitſchein No. I.), oder

b) lediglich die Erhebung des durch vollſtändige Reviſion ermittelten und feſtgeſtellten Eingangszolls für ſolche Waaren einem andern dazu befugten Amte gegen Sicherheitsleiſtung zu überweiſen (Begleitſchein No. II.).

B. Begleitſchein No. I.
1. Weſentlicher Inhalt deſſelben.

§. 41. Der Begleitſchein No. I., welcher die Ladung bis zum Beſtimmungsorte begleiten muß, ſoll ein genaues Verzeichniß der Waaren, auf die er lautet, nach Maaßgabe der vorhandenen Deklaration, die Zahl der Kolli, Fäſſer u. ſ. w. und deren Bezeichnung, ferner den Namen und Wohnort der Waarenempfänger, das Erledigungsamt, ſowie den Zeitraum enthalten, für welchen er gültig iſt, oder innerhalb deſſen der Beweis der erreichten Beſtimmungen geführt werden muß.

Der nach Umſtänden und Entfernung abzumeſſende Zeitraum ſoll in der Regel für den Transport zu Lande und auf Strömen vier Monate, beim Transporte über See aber ſechs Monate nicht überſchreiten. Iſt der beſtimmte Zeitraum wegen ungewöhnlicher Zufälle nicht inne gehalten worden, ſo entſcheidet die dem Ausfertigungsamte vorgeſetzte Oberbehörde, ob die geſetzlichen Folgen dieſer Verſäumniß eintreten ſollen, oder eine weitere Nachſicht zu geſtatten iſt.

Auch ſoll in dem Begleitſchein bemerkt werden, ob und durch welche Pfänder oder Bürgſchaften Sicherheit für die Erreichung des Beſtimmungsorts geleiſtet, ſowie ferner, welche Art des Waarenverſchluſſes gewählt und wie derſelbe angelegt worden iſt.

2. Beſchränkung bei der Begleitſchein-Ausfertigung auf Aemter im Inneren mit Niederlage.

§. 42. Bei der Deklaration zur Abfertigung auf Aemter im Inneren mit Niederlage werden Begleitſcheine, wenn deren Ertheilung auch ſonſt zuläſſig wäre, nur dann gegeben, wenn der Eingangszoll von den Waaren, auf welche ein Begleitſchein begehrt wird, über drei Thaler beträgt.

Eine Ausnahme hiervon findet nur in Betreff der Reiſenden Statt.

3. Verpflichtung aus dem Begleitſcheine.

§. 43. Derjenige, auf deſſen Verlangen ein Begleitſchein ausgeſtellt wird (Extrahent des Begleitſcheins), übernimmt mit der Unterzeichnung und dem Empfang deſſelben die Verpflichtung, für den Betrag des Eingangszolls von den darin verzeichneten Waaren und wenn die Art derſelben durch ſpezielle Reviſion nicht feſtgeſtellt worden, für den Betrag dieſes Zolles nach dem darauf anzuwenden-

den höchſten Erhebungsſatz des Tarifs zu haften, imgleichen die Verbindlichkeit, dieſelbe Waare in unveränderter Geſtalt und Menge in dem beſtimmten Zeitraume und an dem angegebenen Orte zur Reviſion und weitern Abfertigung zu ſtellen.

4. Nachweis, daß dieſelbe erfüllt werden ſey.

§. 44. Dieſe Verpflichtungen erlöſchen nur dann, wenn durch das im Begleitſchein beſtimmte Amt beſcheinigt wird, daß jenen Obliegenheiten völlig genügt ſey, worauf ſodann die Löſchung der geleiſteten Sicherheit oder Bürgſchaft erfolgt.

5. Folgen vorkommender Gewichts-Unterſchiede.

§. 45. Das auf den Grund allgemeiner oder ſpezieller Reviſion beim Eingang ermittelte und im Begleitſchein angegebene Gewicht dient in der Regel zur Grundlage, nach welcher die Verzollung der eingegangenen Waaren, es ſey zum Verbrauch im Lande oder für den Durchgang, zu leiſten iſt, unbeſchadet jedoch der näheren Unterſuchung, welche wegen etwa vorgekommener Irrthümer in der Abfertigung, oder wegen verſuchter Zolldefraudationen einzuleiten iſt, wenn bei der im Beſtimmungs- oder Ausgangsorte veranlaßten abermaligen Verwiegung ſich Gewichtsverſchiedenheiten gegen das beim Eingange ermittelte Gewicht herausſtellen.

Gewichtsunterſchiede von 2 Prozent und darunter, gegen das beim Eingang über die Grenze ermittelte Gewicht der einzelnen Kolli oder einer zuſammen abgefertigten gleichnamigen Waarenpoſt, bleiben indeſſen bei der Abfertigung am Beſtimmungs- oder am Ausgangsorte für die Staatskaſſe ſowohl als für die Zollpflichtigen dergeſtalt außer Berückſichtigung, daß ſolchen Falls die Zollſchuldigkeit unbedingt nach dem beim Eingange ermittelten Gewichte zu bemeſſen iſt.

6. Verpflichtung des Waarenführers bei eintretender Transportverzögerung.

§. 46. Sollten Naturereigniſſe oder Unglücksfälle bei dem Transporte innerhalb Landes den Waarenführer verhindern, ſeine Reiſe fortzuſetzen und den Beſtimmungsort in dem durch den Begleitſchein feſtgeſetzten Zeitraume zu erreichen, ſo iſt er verpflichtet, dem nächſten Zoll- oder Steueramte Anzeige davon zu machen, welches, der künftigen Erledigung des Bürgſchafts-Punktes wegen, entweder den Aufenthalt auf dem Begleitſchein bezeugen, oder, wenn die Fortſetzung der Reiſe ganz unterbleibt, die Waaren unter Aufſicht nehmen muß.

Privatbeſcheinigungen können dieſe amtliche Beurkundung nicht erſetzen.

7. Wie zu verfahren iſt, a. wenn eine Ladung für verſchiedene Empfänger oder Orte beſtimmt iſt.

§. 47. Der Begleitſcheins-Extrahent kann verlangen, daß für jeden Waarenempfänger ein beſonderer Begleitſchein ertheilt werde; mindeſtens aber muß, wenn die Ladung für verſchiedene Orte beſtimmt iſt, für jeden Abladeort ein eigener Begleitſchein ausgefertigt werden.

b. wenn die Beſtimmung der ganzen Ladung unterwegs verändert wird.

§. 48. Wenn eine Waarenladung, worüber nur ein Begleitſchein ertheilt worden, eine veränderte Beſtimmung erhält, ſo muß dies ſofort dem nächſten Amte angezeigt werden, welches alsdann, inſofern hiedurch in den übrigen von dem Extrahenten des Begleitſcheins aus letzterem übernommenen Verpflichtungen

nichts geändert wird, den abgeänderten Bestimmungsort auf dem Begleitscheine nachrichtlich zu bemerken befugt ist.

c. wenn eine Ladung unterweges getheilt werden muß.

§. 49. Machen besondere Verhältnisse es nöthig, daß eine Waarenladung, worüber nur ein Begleitschein ausgefertigt ist, während des Transports getheilt werden muß (was jedoch nur der Kollizahl, nicht aber dem Inhalte der einzelnen Kolli nach, geschehen darf), so soll dem Waarenführer freistehen, den Begleitschein bei dem nächsten Haupt-Zoll- oder Haupt-Steueramte abzugeben und die Ladung daselbst auf solche Weise unter Aufsicht stellen zu lassen, daß nach Berichtigung der älteren Verpflichtung neue Begleitscheine auf einzelne Theile der Ladung ausgefertigt werden können.

C. Begleitschein No. II.
1. Wesentlicher Inhalt desselben.

§. 50. Der Begleitschein No. II. soll die Menge und Gattung der Waaren nach den Ergebnissen der speziellen Revision, die Zahl der Kolli, Fässer u. s. w. und deren Bezeichnung, den Namen und Wohnort des Waaren-Empfängers, den Betrag des gefundeten Eingangszolls, wo derselbe zu entrichten, welche Sicherheit geleistet, was wegen Vorlegung des Begleitscheins und Stellung der Waaren zu erfüllen ist, sowie den Zeitraum enthalten, für welchen er gültig seyn soll, oder innerhalb dessen der Beweis der erfolgten Zoll-Entrichtung geführt werden muß.

Die Stellung der Waaren im Bestimmungsorte ist nur soweit erforderlich, als solches in Bezug auf die Waaren-Kontrolle im Binnenlande (§. 92. u. ff.) vorgeschrieben ist.

Wegen Bestimmung der Gültigkeitsfrist gelten die Vorschriften des §. 41.

2. Beschränkung bei deren Ertheilung.

§. 51. Begleitscheine No. II. werden nur dann ertheilt, wenn der Eingangszoll von den Waaren, auf welche ein Begleitschein begehrt wird, 10 Rthlr. oder mehr beträgt.

3. Verpflichtung aus dem Begleitscheine.

§. 52. Jeder, auf dessen Verlangen ein Begleitschein ausgestellt wird, übernimmt aus letzterem die Verpflichtung, für den Eingangszoll zu haften und denselben in dem bestimmten Zeitraume bei der dazu bezeichneten Erhebungsstelle zu entrichten, auch dasjenige zu erfüllen, was wegen Stellung der Waaren und Abgabe des Begleitscheines im letzteren vorgeschrieben wird.

4. Nachweis, daß dieselbe erfüllt worden sey.

§. 53. Diese Verpflichtung erlischt, sobald dem Waarenführer durch das zur Empfangnahme des Eingangszolles bestimmte Amt bescheinigt wird, daß er jenen Obliegenheiten völlig genügt habe, worauf sodann die Löschung der geleisteten Sicherheit oder Bürgschaft erfolgt.

D. Vorbehalt eines speziellen Regulativs über die Begleitschreinausfertigung.

§. 54. Ueber das bei der Ausfertigung und Erledigung der Begleitscheine zu beobachtende Verfahren wird ein besonderes Regulativ erlassen und, soweit bei dessen Inhalt das Publikum betheiligt ist, auszugsweise bekannt gemacht.

II. Von dem Waaren-Verschlusse.
1. Zweck desselben.

§. 55. Der Waarenverschluß soll das Mittel seyn, sich zu versichern, daß die Waare, bis zur Lösung des Verschlusses durch ein dazu befugtes Amt, nach Menge, Gattung und Beschaffenheit unverändert erhalten bleibe.

2. Worin er beſteht, auch wann und wie er anzulegen iſt.

§. 56. Er beſteht in der Regel in ausgeprägten Bleien (Plomben), begreift aber auch die Anwendung jedes andern paſſenden Verſchlußmittels, z. B. die Verſiegelung u. ſ. w. in ſich.

Das abfertigende Amt hat allein zu beſtimmen, ob Verſchluß eintreten, welche Art deſſelben angewendet und welche Zahl von Bleien, Siegeln u. ſ. w. angelegt werden ſoll. Es kann verlangen, daß derjenige, welcher die Abfertigung begehrt, die Vorrichtung treffe, welche es für nöthig hält, um den Verſchluß anzubringen.

Wie die am häufigſten vorkommenden Verpackungen beſchaffen und vorgerichtet ſeyn müſſen, um als verſchlußfähig anerkannt werden zu können, ergiebt eine beſondere Anleitung, welche bei den Aemtern ausgehändigt und auf Verlangen gegen Erſtattung der Papier- und Druckkoſten verabreicht wird.

3. Koſten deſſelben.

§. 57. Das Material an Blei, Lack, Licht und Verſicherungsſchnur hat die Zollverwaltung anzuſchaffen, welche dafür die im Tarif feſtgeſetzten Gebühren zu beziehen befugt iſt.

Das übrige zu der Vorrichtung erforderliche Material hat derjenige zu beſorgen, welcher die Waare zum Verſchluß ſtellt.

4. Verfahren bei Verletzung des Verſchluſſes.

§. 58. Bei eingetretener Verletzung des Waarenverſchluſſes kann in Folge des Begleitſcheins für die Waaren, je nachdem ſie genau bekannt ſind oder nicht, die Entrichtung ihres tarifmäßigen oder des höchſten Eingangszolles verlangt werden.

Wird der Verſchluß nur durch zufällige Umſtände verletzt, ſo kann der Inhaber der Waaren bei dem nächſten zur Verſchlußanlegung befugten Zoll- oder Steueramte auf genaue Unterſuchung des Thatbeſtandes, Reviſion der Waaren und neuen Verſchluß antragen.

Er läßt ſich die darüber aufgenommenen Verhandlungen aushändigen und giebt ſie an dasjenige Amt, welchem die Waaren zu ſtellen ſind, ab. Die dem Amte am Beſtimmungsorte vorgeſetzte Ober-Behörde wird alsdann entſcheiden, in wiefern die eben angegebene Folge des verletzten Waarenverſchluſſes eintreten ſoll oder zu mildern iſt.

III. Von den Niederlagen unverzollter Waaren.
A. Packhöfe, Hallen, Lagerhäuſer, Freihäfen.
1. Was darunter verſtanden wird.

§. 59. Oeffentliche Niederlagen, in welchen fremde unverzollte Waaren unter Aufſicht des Staats aufbewahrt werden, heißen Packhöfe, Hallen, Lagerhäuſer und Freihäfen.

2. Niederlagsrecht, Lagerfriſt und Lagergeld.

§. 60. Das Recht, fremde, unverzollte Waaren auf gewiſſe Zeit in einem Packhofe niederzulegen, heißt das Niederlagsrecht, dieſe Zeit die Lagerfriſt, und die Gebühr für die Benutzung das Lagergeld.

Das Niederlagsrecht wird nur Kaufleuten, Spediteuren und Fabrikanten, und auch dieſen nur für ſolche fremde Waaren bewilligt, von welchen der Durchgangszoll geringer als der Eingangs- oder als der Ausgangszoll, oder als beide zuſammen iſt, und welche nicht durch die beſondern Packhofsregulative von der Lagerung ausgeſchloſſen ſind.

Auf Wein findet das Niederlagsrecht nur ausnahmsweise und nur dann Anwendung, wenn dazu geeignete Räume im Packhofe vorhanden sind, und die Weine keine Behandlung erfordern.

Die Lagerfrist soll einen Zeitraum von zwei Jahren nicht überschreiten.

3. Betrag des Lagergeldes.

§. 61. Das Lagergeld wird für jeden Packhof nach dem örtlichen Kostenbedarf besonders festgestellt, darf jedoch (wo die Niederlagen für Rechnung des Staates verwaltet werden) die folgenden Sätze nicht überschreiten.

Für das Lager monatlich

a) von trockenen Waaren vom Centner $\frac{1}{10}$ Thaler,

b) von flüssigen Waaren vom Centner $\frac{1}{20}$ Thaler.

4. Rechte des Staats auf die Waaren im Packhofslager.

§. 62. Die im Packhofslager befindliche Waare haftet dem Staate unbedingt für die davon zu entrichtenden Abgaben nach demjenigen Tarif, welcher am Tage der Verzollung gültig ist.

Wird die Verabfolgung der Waaren aus dem Packhofslager vom Deponenten oder einer dritten Person verlangt, so ist diesem Verlangen nur unter den §. 16. des Zollgesetzes enthaltenen Bestimmungen zu willfahren.

5. Befugniß zur Bearbeitung der Waaren auf dem Lager.

§. 63. Den Eigenthümern und Disponenten der lagernden Güter steht es frei, in der Niederlage, unter Aufsicht der Beamten, die Maaßregeln zu treffen, welche die Erhaltung der Waaren nöthig macht, und letztere zu dem Ende umzustürzen, anders zu verpacken oder aufzufüllen.

Das Nettogewicht oder der Inhalt der Kolli bei der ersten Revision ist jedoch auch diesen Falls als Grundlage der Verzollung festzuhalten, sowie bei der Verabfolgung der Waaren aus der Niederlage keine Vergütigung für verzollte Waare erfolgt, welche zur Ergänzung der unverzollten gedient hat.

Veränderungen des Gewichts der Tara sind unter obigen Umständen erlaubt.

In wie weit eine Bearbeitung der auf dem Packhofe lagernden Waaren auch für andere Zwecke, als den der bloßen Erhaltung Statt finden könne, bestimmen die besondern Packhofsregulative (§. 67.) nach dem örtlichen Bedürfnisse.

6. Verminderung der Waaren während des Lagers.

§. 64. Eine Verminderung der Waaren, welche erweislich im Packhofslager durch zufällige Ereigniſſe Statt gefunden hat, begründet einen Anspruch auf Zollerlaß.

Unter solchen zufälligen Ereignissen wird aber eine Verminderung des Gewichts, welche durch Eintrocknen, Einzehren, Verstäuben und Verdunsten der Waaren, und namentlich bei Flüssigkeiten durch die gewöhnliche Leckage entsteht, nicht verstanden.

7. Verpflichtungen der Verwaltung rücksichtlich der lagernden Waaren.

§. 65. Die Packhofsverwaltung muß für die wirthschaftliche Erhaltung der Packhofsräume in Dach und Fach, für sichern Verschluß derselben, für Aufrechthaltung der Ruhe und Ordnung unter den im Packhofe beschäftigten Personen, sowie für Abwendung von Feuersgefahr im Innern des Gebäudes und seinen nächsten Umgebungen durch Anschaffung und gehörige Instandhaltung der

erforderlichen Feuerlösch-Geräthschaften sorgen, und haftet für Beschädigungen der lagernden Waaren, welche aus einer ihr zur Last fallenden Unterlassung oder Vernachlässigung dieser Fürsorge entstehen. Diese Verpflichtung tritt erst ein, nachdem die Waare in die Niederlage aufgenommen und die amtliche Bescheinigung hierüber ertheilt worden ist.

Andere Beschädigungen der lagernden Waaren und Unglücksfälle, welche dieselben treffen, hat die Packhofsverwaltung nicht zu vertreten.

8. Verfahren mit unabgeholten Waaren.
a. deren Eigenthümer unbekannt ist.

§. 66. Sind Güter, deren Eigenthümer und Disponenten unbekannt sind, ein Jahr im Packhofe geblieben, so soll dies unter genauer Bezeichnung derselben zu zwei verschiedenen Malen, mit einem Zwischenraume von mindestens vier Wochen, durch die amtlichen Blätter bekannt gemacht werden, und wenn sich hierauf binnen sechs Monaten nach der letzten Bekanntmachung Niemand meldet, die Packhofsverwaltung berechtigt sein, die Güter öffentlich meistbietend zu verkaufen. Der Erlös bleibt, nach Abzug der Abgaben und des Lagergeldes, sechs Monate hindurch aufbewahrt, und fällt, wenn er bis zu deren Ablauf von Niemand in Anspruch genommen wird, einem Wohlthätigkeitsfonds anheim.

Sind dergleichen Waaren einem schnellen Verderben ausgesetzt, so kann ein früherer Verkauf mit Genehmigung der dem Hauptamte vorgesetzten Behörde in der Art geschehen, daß der Licitationstermin im Orte zu zwei verschiedenen Malen innerhalb acht Tagen öffentlich bekannt gemacht wird.

b. deren Eigenthümer bekannt ist.

Haben Güter, deren Eigenthümer oder Disponent bekannt ist, länger als zwei Jahre gelagert, so ist derselbe aufzufordern, solche binnen einer Frist, welche vier Wochen nicht überschreiten darf, vom Packhofe zu nehmen. Genügt er dieser Aufforderung nicht, so wird zum öffentlichen Verkauf der Waaren geschritten und der Erlös, nach Abzug der Kosten und Abgaben, dem Eigenthümer oder Disponenten zugestellt.

9. Besondere Packhofs-Regulative.

§. 67. Für jeden Packhof ꝛc. wird, nach Maaßgabe der örtlichen Verhältnisse, ein besonderes Regulativ von dem Finanzminister erlassen, welches die nähern Bedingungen für die Benutzung des Lagers und die speziellen Vorschriften über die Abfertigung der zur Niederlage gelangenden und aus derselben zu entnehmenden Waaren enthält.

B. Zoll-Lager bei Hauptzoll-Aemtern.
1. Was darunter verstanden wird.

§. 68. Bei den Haupt-Zollämtern an solchen Grenzorten, welche nicht im Genusse des Niederlagsrechts sind, können, wo sich ein Bedürfniß dazu ergiebt, und geeignete Lagerräume vorhanden sind, Waaren zu dem Zweck niedergelegt werden, um solche, besonders bei Statt findendem Frachtwechsel, ihrer weitern Bestimmung bequemer zuzuführen.

Dergleichen Lager bei Haupt-Zollämtern werden Zoll-Lager genannt.

2. Allgemeine Vorschriften wegen deren Benutzung.

§. 69. Die Benutzung der Zoll-Lager ist nur den im Orte wohnenden Kaufleuten und Spediteuren gestattet, deren Vermittelung sich daher Frachtführer, welche Waaren niederlegen wollen, bedienen müssen.

Die Lagerfrist darf nicht über sechs Monate dauern, und nach Ablauf derselben treten die im §. 66. enthaltenen Bestimmungen ein.

Waaren, die schon in einem Packhofe gelagert haben, dürfen in der Regel, und wenn nicht besondere Gründe dafür nachgewiesen werden können, nicht weiter zu einem Zoll-Lager gelangen.

In keinem Falle aber darf durch die nochmalige Lagerung die zweijährige Lagerfrist (§. 60.) überschritten werden.

Wegen des Lagergeldes kommen die diesfälligen Bestimmungen für Packhofsniederlagen (§. 61.) in Anwendung.

Eine Umpackung der Waaren in den Zoll-Lagern ist, unter Beobachtung der in dem §. 63. enthaltenen Vorschriften, nur insoweit zulässig, als die Erhaltung der Waaren sie erfordert.

3. Besondere Lager-Regulative.

§. 70. Für jeden Ort, wo ein Zoll-Lager vorhanden ist, sollen die näheren Bedingungen der Benutzung und die Vorschriften über die Abfertigung, durch ein von dem Finanzminister zu erlassendes Regulativ bestimmt werden, welches in dem Geschäftslokale des Haupt-Zollamtes auszuhängen ist.

C. Oeffentliche Kredit-Lager.

§. 71. Wo örtliche Bedürfnisse es erfordern, können auch Waaren, welche auf Begleitschein Nr. II. zum Verbrauch im Lande eingegangen sind, bis zur Entrichtung des darauf haftenden Eingangszolls in öffentlichen Niederlagen unter Verschluß der Zollbehörde gelagert werden.

Auf Niederlagen dieser Art finden die Vorschriften der §§. 60 — 66. ebenfalls Anwendung, mit der Maaßgabe jedoch, daß die Lagerungsfrist sich der Regel nach nicht über 6 Monate und bei längerer Lagerung wenigstens nicht über das Kalenderjahr des Eingangs hinaus erstrecken darf.

D. Privat-Lager. 1. Was darunter verstanden wird.

§. 72. Niederlagen fremder unverzollter Waaren in Privaträumen unter oder ohne Mitverschluß der Zollbehörden heißen Privatlager, und sind entweder Kreditlager, wenn Waaren, welche bloß zum Absatze im Inlande bestimmt sind, zur Sicherung des Staats wegen des darauf ruhenden aber kreditirten Eingangszolles niedergelegt werden, oder Transitlager, wenn die zu lagernden Waaren zugleich oder ausschließlich zum Absatz nach dem Auslande bestimmt sind.

2. Beschränkungen derselben.

§. 73. Bei Privat-Kreditlagern darf die Lagerungsfrist sich der Regel nach nicht über 6 Monate und — bei längerer Lagerung — wenigstens nicht über das Kalenderjahr des Eingangs hinaus erstrecken. Privat-Transitlager finden für Waaren, bei welchen es auf die Festhaltung der Identität ankömmt, in der Regel nicht Statt.

Dem Ermessen des Finanzministers bleibt es überlassen, wo und unter welchen, in jedem einzelnen Falle festzusetzenden Bedingungen, ein Privatlager zu bewilligen, ob dasselbe wieder aufzuheben oder zu beschränken sei.

3. Verpflichtungen des Inhabers eines Privatlagers.

§. 74. Der Inhaber eines Privatlagers haftet für die Abgaben von den zum Lager verabfolgten Waaren, insofern er die Entrichtung der Abgaben an andern Orten oder die Ausfuhr der Waaren in vorgeschriebener Art nicht nachweiset.

4. Privatlager von fremdem Wein.

§. 75. Was die Bewilligung der Privatlager von fremdem Wein betrifft, ſo werden die Bedingungen, unter welchen ſie zuläſſig iſt, und die näheren Verpflichtungen der Lagerinhaber durch ein beſonderes Regulativ des Finanz-Miniſters beſtimmt.

Dritter Abſchnitt.

Von Verkehrs-Erleichterungen, Befreiungen und Ausnahmen.

1. Verſendungen aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inlande.

§. 76. Bei Verſendungen inländiſcher Waaren und allgemein der im freien Verkehr ſtehenden Gegenſtände aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inlande (§. 41. des Zollgeſetzes) iſt dem Zollamte der Ausgangsſtation eine Deklaration vorzulegen, worin die Art und Menge der zu verſendenden Waaren und deren Beſtimmungsort anzugeben iſt.

Es tritt ſodann die Reviſion und, der Regel nach, der amtliche Verſchluß der Waaren ein, und der Abſender erhält die hienach beſcheinigte Deklaration, auf welcher zugleich die zum Eintreffen beim Wiedereingangs-Amte verſtattete Friſt bemerkt wird, zurück.

Bei letztgedachtem Amte werden die Gegenſtände auf den Grund der zu übergebenden Deklaration revidirt und, nach richtigem Befund, unter Legitimationsſchein zum Transport durch den Grenzbezirk nach dem Beſtimmungsort abgefertigt.

Sind die Waaren von der Beſchaffenheit, daß ein ſicherer Verſchluß nicht angebracht werden kann, ſo müſſen ſie ihrer Art und Menge nach beſonders kenntlich beſchrieben werden.

Bei derartigen Verſendungen von Flüſſigkeiten muß außer der Verſchluß-Anlage, bei Branntweinen jedesmal die Alkoholſtärke nach dem Alkoholometer von Tralles geprüft und im Deklarationsſcheine bemerkt, auch hiernach die Reviſion beim Wiedereingange vorgenommen werden; — bei Weinen für jedes Faß oder für Fäſſer, welche einerlei Weingattung enthalten, ein mit demſelben Wein gefülltes Probefläſchchen mit dem Amtsſiegel verſiegelt und dem Deklarationsſcheine beigefügt werden.

Die Abfertigung und Verſchlußanlegung kann für die zum Wiedereingang beſtimmten Waaren auch ſchon bei Aemtern im Innern, welche hiezu mit den nöthigen Requiſiten verſehen ſind, Statt finden, und bedarf es für dieſen Fall bei dem Ausgangsamt nur der Rekognition des Verſchluſſes.

Bei derartigen Verſendungen von ausgangszollpflichtigen Waaren iſt für den Ausgangszoll durch pfandweiſe Hinterlegung oder durch Bürgſchaft Sicherheit zu leiſten.

Wird bei dem Transport von fremden Waaren, welche unter Zollkontrolle ſtehen, zwiſchenliegendes Ausland berührt, ſo muß die Waare dem Ausgangs- und dem Wiedereingangs-Amte zur Reviſion geſtellt und der richtige Ausgang reſp. der Wiedereingang auf dem Begleitſchein beſcheinigt werden.

II. Meß- und Marktverkehr.
A. Verkehr inländiſcher Fabrikanten und Produzenten nach ausländiſchen Meſſen und Märkten.
1. Beſuch fremder Meſſen.

§. 77. Wegen der Bedingungen und Kontrollmaßregeln, unter welchen inländiſche Fabrikanten, die mit eigenen Fabrikaten fremde Meſſen beziehen, den unverkauften Theil dieſer erweislich eigenen Fabrikate ohne Entrichtung des Eingangszolls zurückbringen können (Zollgeſetz §. 42.), wird das Nähere durch ein von dem Finanzminiſter zu erlaſſendes beſonderes Regulativ beſtimmt.

2. Beſuch benachbarter fremder Märkte.

§. 78. Inländiſche Handwerker, welche die Märkte in benachbarten Orten des Auslandes mit ihrer ſelbſt verfertigten Waare, die jedoch kein Gegenſtand der Verzehrung ſein darf, beſuchen, können den unverkauften Theil derſelben unter folgenden Bedingungen zollfrei wieder einführen:

a) die Aus- und Wiedereinfuhr muß über eine und dieſelbe Zollſtelle, und zwar über ein Haupt-Zollamt oder über ein Neben-Zollamt erſter Klaſſe Statt finden.

b) Ueber die Gegenſtände der Ausfuhr muß dem Ausgangsamte eine vollſtändige ſchriftliche Anmeldung übergeben werden.

c) Sie müſſen demſelben zur Beſichtigung vorgezeigt und auf Koſten des Inhabers, ſoweit ſie bezeichnungsfähig ſind, bezeichnet werden.

d) Die Wiedereinfuhr des unverkauften Theils muß in einer, von dem Amte zu beſtimmenden, kurzen Zeitfriſt erfolgen, und die zurückgeführten Gegenſtände müſſen demſelben Amte wieder zur Beſichtigung vorgelegt werden.

§. 79. Inländer, welche Vieh auf ausländiſche Märkte bringen, können das unverkauft gebliebene Vieh zollfrei wieder einführen, wenn ſie die Vorſchriften des §. 78. — ſoweit ſolche anwendbar ſind — erfüllen.

B. Verkehr ausländiſcher Handel- u. Gewerbtreibender auf inländiſchen Meſſen u. Märkten.

§. 80. Wenn ausländiſche Handel- und Gewerbtreibende inländiſche Meſſen und Märkte beziehen und für den unverkauften Theil ihrer Waaren den im §. 42. des Zollgeſetzes zugeſtandenen Erlaß des Eingangszolls bei der Wiederausfuhr in Anſpruch nehmen, ſo kommen, mit den ſich von ſelbſt ergebenden Abweichungen, dieſelben Beſtimmungen zur Anwendung, welche im §. 78. für den umgekehrten Fall ertheilt ſind. Es wird ſodann von den unverkauft zurückgehenden Waaren nur der Durchgangszoll erhoben.

Der Betrag des Eingangszolls von den eingeführten Waaren wird durch Pfandlegung oder nach Umſtänden durch die Ausfertigung von Begleitſcheinen ſicher geſtellt.

§. 81. Für diejenigen Orte, wo ein ſolcher Verkehr von Wichtigkeit iſt, und eigenthümliche Einrichtungen und Vorſchriften erforderlich macht, ſollen dieſe durch beſondere Regulative näher beſtimmt werden.

III. Sonſtige Erleichterungen und Ausnahme-Gegenſtände, welche zur Verarbeitung oder Vervollkommnung ein- oder ausgehen.

§. 82 a. Wer auf die im §. 43. des Zollgeſetzes erwähnte Erleichterung Anſpruch macht, muß genau dasjenige befolgen, was die Zollbehörde in jedem einzelnen Falle zur Verhütung von Mißbräuchen vorſchreiben wird. Gegenſtände der Verzehrung bleiben von dieſer Erleichterung ausgeſchloſſen. Ausnahmsweiſe kann dieſelbe auf Getreide, welches, unter

Vorbehalt der Wiedereinfuhr des daraus gewonnenen Mehls, auf ausländiſche Mühlen gebracht wird, und auf Getreide, welches Ausländer, unter Vorbehalt der Wiederausfuhr des daraus gewonnenen Mehles, auf inländiſche Mühlen bringen, Anwendung finden.

Die näheren Beſtimmungen über die Ausführung des §. 43. des Zollgeſetzes bleiben in vorkommenden Fällen dem Finanzminiſter vorbehalten.

IV. Seeverkehr. §. 82 b. Inländiſche Strandgüter von Schiffen, welche nach dem Auslaufen verunglücken, bleiben frei vom Eingangszolle, wenn die Thatſache vollſtändig nachgewieſen und die Bergung und Lagerung des Guts unter Aufſicht von Beamten geſchehen iſt.

Güter auf Seeſchiffen, welche in einen Nothhafen einlaufen, ſind vom Durchgangszolle frei, wenn die Ladung des Schiffes, welches den Nothhafen erweislich zu ſuchen gezwungen iſt, nach einem andern Hafen beſtimmt war, und wieder ausgeht, ohne daß etwas davon im Orte abgeſetzt oder Verkehr damit getrieben worden.

Iſt das Schiff ſo beſchädigt, daß es die Ladung nicht wieder einnehmen kann, ſo iſt der zollfreie Transport nach einem andern Hafen in andern Schiffen verſtattet. Die Ausfuhr dahin muß aber längſtens binnen Jahresfriſt erfolgen und die Waare bis zur Ausfuhr in einem Packhofe gelagert haben.

Seeſchiffe, welche mit Frachten für in- und ausländiſche Häfen einlaufen, zahlen von demjenigen Theile der Ladung, welcher nach einem fremden Hafen beſtimmt iſt, dann keinen Zoll, wenn dieſe Beſtimmung unbezweifelt nachgewieſen iſt, kein Verkehr mit den Waaren im Hafenplatz getrieben wird und die Waare unberührt bleibt.

Hiernach ſind auch Seeſchiffe zu behandeln, welche nach einem andern Hafen beſtimmt ſind, aber in der Abſicht zu überwintern einlaufen, und davon gleich bei dem Eingange Anzeige machen.

Vierter Abſchnitt.

Von den zum Schutze der Zollabgaben dienenden Einrichtungen und Vorſchriften.

I. Von den Kontrollen im Grenzbezirke.
A. Transport-Kontrolle.
1. Inwiefern ein Transport-Ausweis erforderlich iſt.

§. 83. Auf allen Straßen und Wegen im Grenzbezirk muß jeder, der Waaren oder Sachen transportirt, ſich durch Beſcheinigung gegen die zur Aufſicht verpflichteten Beamten ausweiſen, daß er befugt ſei, die gehörig bezeichneten Gegenſtände in einer gewiſſen Friſt und auf dem vorgeſchriebenen Wege ungetheilt zu transportiren.

Nur beim Eingange aus dem Auslande und nur in der Richtung von der Grenze nach der Zollſtelle findet hiervon die Ausnahme Statt, daß der Transport von Waaren oder Sachen auf den Zollſtraßen bis zur Zollſtelle ohne amtlichen Ausweis geſtattet iſt.

Von der Zollſtelle bis zur Binnenlinie haben ſich auch die Transporte durch die bei erſterer erhaltene Bezettelung zu legitimiren.

2. Befreiung von d. Legitimationspflichtigkeit.

§. 84. Von der Verpflichtung zur Legitimation im Grenzbezirke durch Transport-Ausweiſe (Legitimationsſchein §. 83.) ſind nur befreit:

a) ganz zollfreie Gegenſtände (Abtheilung I. des Tarifs), inſofern ſie unverpackt ſind oder dergeſtalt vor Augen liegen, daß ſie ohne Weitläuftigkeit ſogleich erkannt werden können;

b) Gegenſtände, deren Menge in einem Transport ſo gering iſt, daß ſie deshalb bei der Verzollung nach den Tarifsbeſtimmungen außer Betracht bleiben würden;

c) rohe Erzeugniſſe des Bodens und der Viehzucht eines und deſſelben inländiſchen Landguts, welches entweder ganz im Grenzbezirke liegt, oder von der Binnenlinie oder von der Grenzlinie unmittelbar durchſchnitten wird, im letzteren Falle jedoch nur unter beſondern, nach der Oertlichkeit vorzuſchreibenden Aufſichts-Maaßregeln;

d) Gegenſtände, die innerhalb einer Stadt, eines Dorfes oder einer geſchloſſenen Ortſchaft des Grenzbezirks von Haus zu Haus geſendet werden, vorbehaltlich der auch über ſolche Transporte auf Verlangen der Zollbeamten zu liefernden Nachweiſung der Verzollung oder zollfreien Abſtammung der Waaren;

e) der Gütertransport mit den gewöhnlichen Fahrpoſten. Die Poſtanſtalten im Grenzbezirke dürfen jedoch, wenn es für nöthig erachtet und ihnen bekannt gemacht wird, entweder allgemein oder von gewiſſen Perſonen Päckereien zur Beförderung landeinwärts nur gegen eine, für jeden einzelnen Fall zu ertheilende ſchriftliche Erlaubniß des betreffenden Zollamts annehmen, welche dann das Poſtſtück zum Beſtimmungsorte begleitet.

Auch bleibt es dem Finanzminiſter zu beſtimmen überlaſſen, wiefern unter Berückſichtigung örtlicher und perſönlicher Verhältniſſe noch andere Erleichterungen durch Befreiung gewiſſer Gegenſtände von dem ſchriftlichen Transport-Ausweis oder durch Geſtattung des Transports auf beſondere für einen gewiſſen Zeitraum zu ertheilende Freikarten eintreten können.

3. Sachen-Transport auf Gewäſſern.

§. 85. An den Ufern der Gewäſſer in dem Grenzbezirke und auf den in dieſen Gewäſſern gelegenen Inſeln darf ohne beſondere Erlaubniß nur an ſolchen Stellen aus- und eingeladen werden, welche zu Landungsplätzen beſtimmt und als ſolche bezeichnet ſind.

Den Ufern der Gewäſſer, welche längs der Zollgrenze ſich erſtrecken, dürfen beladene Fahrzeuge ohne Erlaubniß des nächſten Zollamtes ſich nur bis auf funfzig Fuß nähern, wovon ſolche unverdeckte Nachen eine Ausnahme machen, welche zollfreie Gegenſtände (Abtheilung I. des Tarifs) geladen haben. Wo außerdem die Beſchaffenheit des Fahrwaſſers eine größere Annäherung erforderlich macht, wird ſolches beſonders bekannt gemacht werden.

4. Beſchränkung des Sachentransports in Abſicht der Zeit.

§. 86. Der Transport von zollpflichtigen ausländiſchen und gleichnamigen inländiſchen Gegenſtänden über die Zollgrenze und innerhalb des Grenzbezirkes iſt nur in der Tageszeit erlaubt.

Als Tageszeit werden in dieſer Beziehung angeſehen:
in den Monaten Januar und Dezember
die Zeit von 7 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends;
in den Monaten Februar, Oktober und November
die Zeit von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends;
in den Monaten März, April, Auguſt und September
die Zeit von 5 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends;
in den Monaten Mai, Juni und Juli
die Zeit von 4 Uhr Morgens bis 10 Uhr Abends.

Ausnahmen hiervon finden nur Statt:

a) in Anſehung der Waaren, welche mit den gewöhnlichen Fahrpoſten verſendet werden, oder welche Extrapoſt-Reiſende mit ſich führen, was ſich aber auf den Transport von Kaufmannswaaren durch Extrapoſt nicht erſtreckt;

b) wenn in außerordentlichen Fällen die Erlaubniß des betreffenden Haupt-Zollamts oder Neben-Zollamts 1ſter Klaſſe, ſoweit letzteres zur Abfertigung der Ladung überhaupt befugt iſt, vor dem Beginn des Transports ertheilt worden iſt.

Der Erlaubnißſchein muß den Waarenführer, die Waare ſelbſt, die Straße und Zeit, für welche er gültig iſt, bezeichnen.

5. Von wem der Transport-Ausweis ertheilt wird.

§. 87. Der zum Transport von Waaren und Sachen innerhalb des Grenzbezirks erforderliche Ausweis, deſſen Ertheilung die Ueberzeugung der Behörde von dem Vorhandenſein und der Verzollung oder zollfreien Abſtammung der dabei in Rede ſtehenden Gegenſtände vorausſetzt, wird ausgeſtellt:

a) beim Eingange aus dem Auslande von demjenigen Grenz-Zollamte, bei welchem die Anmeldung und Abfertigung geſchieht;

b) beim Uebergange aus dem Binnenlande in den Grenzbezirk von denjenigen Aemtern und Expeditionsſtellen in der Nähe der Binnenlinie, welche zur Ausfertigung von Legitimationsſcheinen ermächtigt ſind;

c) bei Verſendungen aus Orten des Grenzbezirks von der nächſten Zoll- oder Expeditionsſtelle;

d) auch kann geſtattet werden, daß Ortsbehörden über die Erzeugniſſe des Orts und der nächſten Umgegend, ſowie Inhaber größerer Gewerbe-Anlagen über Gegenſtände ihres Gewerbes ſelbſt Verſendungsſcheine ausſtellen.

B. Kontrollirung der Handel- und Gewerbtreibenden.

§. 88. Die im §. 35. des Zollgeſetzes vorbehaltenen Kontroll-Maaßregeln ſollen nach der Eigenthümlichkeit des zu beaufſichtigenden Handels- oder Gewerbebetriebs vorgeſchrieben werden.

§. 89. Insbeſondere hat jeder Kaufmann im Grenzbezirke ein Handlungsbuch zu führen, worin rückſichtlich aller unmittelbar aus dem Auslande bezogenen Waaren beim Empfang derſelben der Tag und Ort, an und in welchem die Verzollung Statt gefunden hat, bemerkt, und rückſichtlich der aus dem Inlande empfangenen Waaren der Nachweis hierüber enthalten ſein muß.

§. 90. Krämer und andere Gewerbtreibende, welche ſich in dem Grenzbezirke in Orten unter 1500 Einwohnern niedergelaſſen haben, dürfen Material-, Spezerei- und Stuhlwaaren nur dann unmittelbar aus dem Auslande einführen, wenn ſie ordnungsmäßige, kaufmänniſche Bücher führen und die beſondere Erlaubniß der betreffenden Behörden erhalten haben.

Iſt letzteres nicht der Fall, ſo dürfen dergleichen Krämer und Gewerbtreibende Waaren fraglicher Art nur von inländiſchen Handlungen, welche ordnungsmäßige Bücher führen, beziehen, ſolche lediglich in ihrem Laden abſetzen und keine Verſendung davon machen.

§. 91. Hauſirgewerbe dürfen im Grenzbezirke nur mit beſonderer Erlaubniß und unter denjenigen Beſchränkungen betrieben werden, welche zum Zwecke des Zollſchutzes bereits beſtehen oder noch weiter angeordnet werden.

Auf Material- und Spezereiwaaren, auf Wein, Branntwein und Liqueure aller Art, ſowie auf Zeuge, die aus Baumwolle, Seide oder Wolle, ganz oder in Vermiſchung mit anderen Stoffen, gefertigt ſind, ſoll ſich die Erlaubniß nicht erſtrecken.

II. Von der Kontrolle im Binnenlande.

1. Waaren die aus dem Grenz-Bezirke in das Binnenland übergehen.

§. 92. Wer mit den aus dem Auslande oder aus dem Grenzbezirke bezogenen Waaren ein Gewerbe treibt, iſt, wenn die Waare mit einem höhern Eingangszoll, als vier Thaler vom Centner, belegt iſt, und ihre Menge einen Viertelcentner überſteigt, verbunden, die im Grenzbezirke empfangene Bezettelung innerhalb der in derſelben vorgeſchriebenen Friſt der darin genannten, oder ſofern keine benannt iſt, derjenigen Dienſtſtelle, an welche der Beſtimmungsort in dieſer Beziehung gewieſen iſt, und zwar vor der Abladung zum Viſiren vorzulegen. Auf Erfordern ſind auch die Waaren, bevor ſie abgeladen werden, zur Reviſion zu ſtellen.

Kann für ſolche Waaren ein einziger Beſtimmungsort nicht angegeben werden, ſo müſſen ſie der Dienſtſtelle desjenigen Orts zur Beſichtigung geſtellt werden, wo der erſte Abſatz von den geladenen Waaren geſchehen ſoll.

2. Waaren, welche bei der Verſendung im Binnenlande kontrollpflichtig ſind.

a Vorſchriften für den Verſender.

§. 93. Wer im Binnenlande folgende Waaren-Artikel, als

1) baumwollene und dergleichen mit andern Geſpinnſten gemiſchte Stuhlwaaren und Zeuge,
2) Zucker aller Art,
3) Kaffee,
4) Tabacks-Fabrikate,
5) Wein und
6) Branntwein aller Art,

verſendet, muß ſolche, wenn die Menge der genannten Stuhlwaaren und Zeuge, ſowie des Zuckers, einen halben Centner Nettogewicht, und die der anderen Waaren einen Centner Nettogewicht überſteigt, mit einem Frachtbriefe verſehen.

Derſelbe muß enthalten:

a) die Vor- und Zunamen des Waarenführers und des Waaren-Empfängers;
b) die Menge der Waaren (von den unter 1. bis 4. genannten nach

Centner und Pfunden, von Wein und Branntwein nach Orhoften und Eimern) in Buchſtaben;

c) die Gattung der Waaren;

d) die Anzahl der Kolli und deren Zeichen und Nummern;

e) den Beſtimmungsort und den Ablieferungstermin, den letzteren mit Buchſtaben, und

f) den Vor- und Zunamen des Verſenders, den Verſendungsort, den Tag und das Jahr der Abſendung.

Der Frachtbrief muß vor dem Abgange der Waare der Zoll- oder Kontrollſtelle des Abſendungsorts oder derjenigen, an welche der Ort in dieſer Beziehung gewieſen iſt, zum Viſiren und Abſtempeln vorgelegt, auch die Waare auf Verlangen zur Reviſion geſtellt werden.

Von der Vorlage an die Zoll- oder Kontrollſtelle ſind die Frachtbriefe ausgenommen, welche von dem Inhaber einer Fabrik, Brennerei oder Siederei über Gegenſtände ſeines Gewerbes, oder von einem Weinbergs-Beſitzer über eigenes Erzeugniß an Wein ausgeſtellt werden; jedoch muß dieſe Eigenſchaft des Ausſtellers in dem Frachtbriefe neben der Unterſchrift angegeben und von der Ortsbehörde oder einer Zoll- oder Kontrollſtelle beglaubigt ſein.

b. Vorſchriften für den Waaren-Empfänger.

§. 94. Der Empfänger ſolcher Waaren iſt verpflichtet, gleich nach der Ankunft derſelben den Frachtbrief der betreffenden Zoll- oder Kontrollſtelle vorzulegen, welche denſelben, wo nöthig, nach vorgängiger Reviſion der Waaren, abgeſtempelt zurückgiebt.

Eine Ausnahme hiervon machen Fabrikanten von baumwollenen Waaren, welche Gewebe zur weiteren Veredelung, ingleichen Privatperſonen, welche Wein zum eigenen Gebrauche, nicht über einen Orhoft, und diejenigen, welche Branntwein aus Brennereien des eigenen Landes erhalten; jedoch müſſen ſie die Frachtbriefe ein Jahr lang aufbewahren und auf Erfordern vorlegen.

c. Beſondere Beſtimmungen für den Markt-Verkehr.

§. 95. Sollen Gegenſtände, welche nach §. 93. mit einem Frachtbriefe verſehen ſein müſſen, auf Jahrmärkte gebracht werden, ſo muß der Verſender der betreffenden Zoll- oder Kontrollſtelle ein Verzeichniß übergeben, worin die Zahl und das Gewicht der zu verſendenden Ballen oder Kiſten ꝛc., die Gattung der darin befindlichen Waaren, der Markt-Ort, wohin der Transport geht, und die Friſt, binnen welcher der unverkaufte Theil der Waaren zurückkehren ſoll, angegeben iſt.

Dieſes Verzeichniß dient, nachdem es viſirt und abgeſtempelt worden, für den Weg zum Markte und von dort zurück als Transport-Beſcheinigung.

Erfolgt jedoch am Markt-Orte eine Zuladung ſolcher Waaren, ſo muß darüber ein beſonderes Verzeichniß gefertigt und von der Kontrollſtelle im Markt-Orte viſirt und abgeſtempelt werden.

3. Allgemeine Vorſchriften für den Transport der im Binnenlande kontrollpflichtigen Waaren.

§. 96. Sowohl die amtlichen Bezettelungen aus dem Grenzbezirke, als die für den Transport im Binnenlande ausgeſtellten Frachtbriefe müſſen mit der Ladung vollkommen übereinſtimmen, und es werden ſolche, wo dieſe Uebereinſtim-

mung mangelt, als gar nicht vorhanden angesehen. Es kann daher der Frachtbrief oder die amtliche Bezettelung über eine geringere Menge eben so wenig als Bescheinigung für eine größere Ladung gelten, als es zulässig ist, mit einer, auf eine größere Menge lautenden Bezettelung einen Theil dieser größern Ladung zu bescheinigen.

§. 97. Waarenführer, welche für verschiedene Empfänger geladen haben, sollen in der Regel für jeden einzelnen Waaren-Empfänger einen besondern Frachtbrief bei sich führen. Mindestens aber muß ein für verschiedene Orte bestimmter Transport mit einer besondern amtlichen Bezettelung oder einem Frachtbriefe für jeden Ort versehen sein.

Erhält die Ladung während des Transports eine andere Bestimmung, so sind die Transportzettel der nächsten Zoll- oder Kontrollstelle zur Bemerkung des neuen Bestimmungsorts vorzulegen.

Waarenführer, welche auf dem Wege zu dem, in den Transportzetteln angegebenen Bestimmungsorte einen Theil der dazu gehörigen Ladung absetzen, müssen sich vom Empfänger der abgesetzten Waaren ein schriftliches Empfangs-Bekenntniß geben lassen, aus welchem die Gattung und Menge der abgesetzten Waaren, der Tag und der Ort, an welchem die Ablieferung geschehen, und der Name des Waaren-Empfängers ersichtlich ist. Diese Bescheinigung muß mit den Transportzetteln über die Ladung, von welcher ein Theil abgesetzt worden, bei der Dienststelle des Orts, wo die Abladung geschieht, oder, wenn eine solche am Orte der Abladung nicht vorhanden ist, bei der nächsten Dienststelle auf dem Wege zum Bestimmungsorte der übrigen Ladung zum Visiren vorgelegt werden.

4. Vorschriften für den Waaren-Uebergang aus einem Vereinsstaate in den anderen.

§. 98. In Bezug auf den Waaren-Uebergang aus und nach solchen Ländern, welche sich mit dem Staate zu einem gemeinschaftlichen Zollsysteme vereinigt haben (§. 10. des Zollgesetzes), ergehen in Gemäßheit der diesfallsigen Verträge die nähern Bestimmungen, nach denen sich die Waarenführer genau zu achten haben.

III. Allgemeine Kontroll Vorschriften.

1. Hausvisitationen und Revisionen der Waarenlager.

§. 99. Hausvisitationen und Revisionen der Waarenlager dürfen, so weit sie erforderlich sind, nur nach den in den §§. 37. und 38. des Zollgesetzes hierüber enthaltenen Vorschriften Statt finden.

2. Körperliche Visitationen.

§. 100. Im Falle körperliche Visitationen für nöthig erachtet werden, ist nach den im §. 39. des Zollgesetzes gegebenen Bestimmungen zu verfahren.

Fünfter Abschnitt.

Von den Dienststellen und Beamten, ihren amtlichen Befugnissen und Pflichten gegen das Publikum.

1. Von den Dienststellen und Beamten und deren amtlichen Befugnissen.

A. Im Grenz-Bezirke.

1. Legitimation der Dienststellen und Beamten durch äußere Bezeichnung.

§. 101. Jede nach den Vorschriften des Zollgesetzes (§. 26.) einzurichtende Erhebungs- oder Abfertigungsstelle soll durch ein Schild mit dem Landeswappen und einer Inschrift bezeichnet werden, aus welcher

hervorgeht, welche Behörde daſelbſt ihren Sitz hat. Ueberdies ſoll bei jedem Anſagepoſten oder, wenn ein ſolcher nicht vorhanden iſt, bei dem Grenz-Zollamte ein Schlagbaum errichtet werden.

Die nach §. 27. des Zollgeſetzes zum Zollſchutze beſtimmten Grenz-Aufſeher ſollen mit einem Bruſtſchilde, worauf ſich eine Nummer befindet, verſehen ſein.

2. Deren Bekanntmachung. §. 102. Eine öffentliche Bekanntmachung bezeichnet die angeordneten Zollſtraßen und giebt an, auf welchen derſelben und wo die Anſagepoſten, Haupt-Zollämter und Neben-Zollämter 1ſter Klaſſe (§. 103.) errichtet worden ſind und wo ſich Reviſionsſtellen zur Abfertigung der eingehenden Extrapoſten (§. 39.) befinden.

3. Zollämter. §. 103. Die Zollämter ſind entweder Haupt-Zollämter oder Neben-Zollämter erſter oder zweiter Klaſſe.

Bei den Haupt-Zollämtern iſt jede Zoll-Entrichtung und jede durch dieſe Ordnung vorgeſchriebene Abfertigung ohne Einſchränkung, ſowohl bei der Ein-, als bei der Aus- und Durchfuhr zuläſſig.

Neben-Zollämter erſter Klaſſe werden an denjenigen Straßen errichtet, auf welchen zwar ein Handelsverkehr mit dem Auslande Statt findet, dieſer jedoch nicht von ſolchem Umfange iſt, um die Errichtung eines Haupt-Zollamtes erforderlich zu machen. Neben-Zollämter zweiter Klaſſe werden für den kleinen Grenzverkehr da errichtet, wo örtliche Verhältniſſe es erheiſchen.

Mit Rückſicht auf die hiernach den Neben-Zollämtern beizulegende Wirkſamkeit ſind ihre Erhebungs-Befugniſſe im Tarif näher beſtimmt.

Innerhalb dieſer Befugniſſe können Neben-Zollämter erſter Klaſſe Waaren, welche mit Berührung des Auslandes aus einem Theile des Inlandes in den andern verſendet werden (§. 76.), bei dem Aus- und Wieder-Eingang abfertigen.

Zur Ertheilung und Erledigung von Begleitſcheinen (§. 40. u. ff.) ſind ſie ohne ausdrückliche Genehmigung des Finanzminiſters nicht ermächtiget.

4. Anſagepoſten. §. 104. Mit den Anſagepoſten werden, zum Zwecke der Abfertigung von Reiſenden und des ſonſtigen kleinen Verkehrs, in der Regel Neben-Zollämter zweiter Klaſſe verbunden. Auf beſonders lebhaften und mit einem Haupt-Zollamte beſetzten Zollſtraßen kann der Anſagepoſten auch in einem Neben-Zollamte erſter Klaſſe beſtehen.

5. Legitimationsſchein-Expeditionsſtellen. §. 105. Expeditionsſtellen zur Ertheilung von Legimationsſcheinen ſollen, wo es an Zollämtern fehlt, nach dem örtlichen Bedürfniſſe angeordnet werden, um die Waaren, welche innerhalb des Grenzbezirks verſendet werden oder aus dem Binnenlande in denſelben eingehen, mit dem vorgeſchriebenen Transport-Ausweiſe zu verſehen. Zu Geld-Erhebungen ſind ſie nicht befugt.

6. Grenzaufſeher. §. 106. Die Grenz-Aufſeher ſollen ſich durchaus mit keiner Geld-Erhebung befaſſen. Es liegt ihnen ob, den Grenzbezirk und die Binnenlinie ununterbrochen zu beaufſichtigen, und es ſind alle Perſonen, welche Fuhrwerk, Schiffe, Gepäck oder zollpflichtige Gegen-

ſtände führen, verpflichtet, denſelben Folge zu leiſten und dasjenige zu unterlaſſen, wodurch ſie in Ausübung ihres Amtes gehindert werden würden.

Die Grenz-Aufſeher ſind befugt:

a) Frachtfuhrwerk und Heerdenführer anzuhalten, ſich den Transport-Ausweis vorzeigen zu laſſen, Notizen daraus zu nehmen und ihn durch äußere Beſichtigung der Ladung mit dieſer zu vergleichen. Stimmen beide nicht überein, ſo behalten ſie die Bezettelung bei ſich und begleiten die Gegenſtände in der Richtung, worin ſie dieſelben finden, zur nächſten Dienſtſtelle.

b) Kiepen, Korb- und Packträger, Handfuhrwerke, Bauern-Fuhrwerke und beladene Laſtthiere, welche nicht verpackte Waaren führen, können von den Grenz-Aufſehern auf der Stelle revidirt werden, um ſich die Ueberzeugung zu verſchaffen, daß entweder keine zollpflichtigen Gegenſtände geladen oder dieſe gehörig angemeldet ſind. Bei förmlich verpackten Waaren verfahren ſie entweder, wie zu a) vorgeſchrieben iſt, oder führen ſolche zur Obrigkeit des nächſten Orts, um mit dieſer eine Nachſuchung vorzunehmen. Bei Perſonen, gegen welche der Augenſchein den Verdacht erregt, daß ſie Waaren unter den Kleidern verborgen haben, iſt nach §. 39. des Zollgeſetzes zu verfahren.

c) Ledig angegebenes Fuhrwerk ohne Ausnahme können die Grenz-Aufſeher anhalten, um Ueberzeugung zu nehmen, daß es wirklich unbeladen iſt.

d) Führer von Schiffsgefäßen, welche weniger als fünf Laſten tragen, müſſen auf den Anruf der Grenz-Aufſeher ſobald wie möglich anhalten und, je nachdem es verlangt wird, entweder dem Ufer zuſteuern und dort an ſchicklichen Stellen anlegen, oder die Ankunft der Grenz-Aufſeher abwarten.

e) Wer Gegenſtände führt, welche von dem Transport-Ausweiſe befreit ſind (§. 84. a — d.), iſt verbunden, den Grenz-Aufſehern zur Stelle die nöthige Auskunft zu geben, um ſie zu überzeugen, daß die transportirten Gegenſtände eines Ausweiſes nicht bedürfen. Kann dies nicht ſofort genügend geſchehen, ſo ſind die Grenz-Aufſeher befugt, den Transport dahin zu führen, wo die verlangte Auskunft mit Sicherheit zu erlangen iſt.

f) Reiſende zu Wagen mit Gepäck, zu Pferde und zu Fuß mit Felleiſen und dergleichen, welche ſich auf einer Zollſtraße in der unbezweifelten Richtung nach dem Grenz-Zollamte befinden, dürfen von den Grenz-Aufſehern gar nicht angehalten werden. Treffen ſie aber dergleichen Reiſende entweder auf einem Punkte der Zollſtraße, wo dieſelben das Grenz-Zollamt ſchon im Rücken haben, oder außerhalb einer Zollſtraße, ſo können ſie, mit Ausnahme der mit den gewöhnlichen Poſten oder mit Extrapoſt Reiſenden, den Nachweis der geſchehenen Meldung fordern.

Erfolgt dieſer, ſo müſſen ſie die Perſonen ohne Störung reiſen laſſen, im entgegengeſetzten Falle aber zum nächſten Zollamte führen.

g) Gegenſtände, welche nicht mit dem vorgeſchriebenen Ausweiſe verſehen ſind, damit nicht übereinſtimmen, oder auf einer Straße betroffen werden, welche von der darin vorgeſchriebenen abweicht, ſind von den Grenz-Aufſehern in Beſchlag zu nehmen und an das nächſte Zollamt abzuliefern.

h) Die Grenz-Aufſeher ſind eben ſo befugt als verpflichtet, die aus dem Grenzbezirke in das Binnenland geflüchteten oder mit Gewalt entkommenen Defraudanten dahin zu verfolgen, und ſich im Betretungsfalle ihrer Perſon und Waaren zu bemächtigen.

7. Andere Staats- und Kommunalbeamte.

§. 107. Die im §. 28. des Zollgeſetzes bezeichneten Beamten haben, um der ihnen dort auferlegten Verpflichtung genügen zu können, bei vorhandenem Verdachte, daß eine Verletzung der Zollgeſetze beabſichtigt werde, die Befugniß, Perſonen und Waaren ſoweit anzuhalten, als ſolches den Grenz-Aufſehern ſelbſt verſtattet iſt.

B. Im Innern des Landes. 1. Hebeſtellen.

§. 108. Im Innern des Landes beſtehen zur Erhebung des Ein-, Aus- und Durchgangszolls Haupt-Zoll- oder Haupt-Steuerämter und Zoll- oder Steuerämter. Sie ſind entweder ſolche, mit denen eine Niederlage für fremde unverzollte Waaren (Packhof, Halle, Lagerhaus, Freihafen) verbunden, oder ſolche, bei welchen dies nicht der Fall iſt.

Die Haupt-Zoll- oder Haupt-Steuerämter mit Niederlage ſind zu jeder Zoll-Erhebung von fremden Gegenſtänden befugt, welche nach Maaßgabe dieſer Ordnung im Innern geſchehen darf.

Sie ſind im Innern in der Regel allein befugt, Begleitſcheine zu ertheilen.

Die Hauptämter ohne Niederlage, ingleichen die hierzu beſonders ermächtigten Zoll- oder Steuerämter können den Eingangszoll fremder Waaren nach Maaßgabe der auf ſie gerichteten Begleitſcheine Nr. II. erheben. Zur Ertheilung von Begleitſcheinen ſind ſie ohne beſondere Genehmigung nicht ermächtigt, es ſei denn, daß die Theilung eines Waarentransports nach §. 49. nöthig würde.

In welchen Orten der Vereinslande ſich Hebeſtellen befinden, auf welche Waaren mit Begleitſcheine Nr. I. oder Nr. II. abgefertigt werden können, ſoll öffentlich bekannt gemacht werden.

2. Andere Dienſtſtellen.

§. 109. Wo in andern Orten zur Erhebung innerer Verbrauchsſteuern beſondere Empfangsſtellen vorhanden ſind, werden dieſe, ſoweit es erforderlich iſt, als Aufſichts-Aemter und Legitimationsſcheins-Stellen an der Binnenlinie, zur Erhebung des Eingangszolles von den mit den Fahrpoſten transportirten Gegenſtänden und zur Mitwirkung bei der Waarenkontrolle benutzt.

Wo dergleichen nicht vorhanden ſind, ſollen die ſtatt ihrer mit den obigen Verrichtungen beauftragten Dienſtſtellen zu öffentlicher Kenntniß gebracht werden.

3. Aufſichts-Beamte.

§. 110. Steuer-Aufſeher und andere Beamte im Innern, welche mit der Handhabung der Waaren-Kontrolle im Bin-

nenlande beauftragt ſind, müſſen, wenn ſie ſich in Dienſtausübung befinden, entweder in Uniform gekleidet oder mit einer vom Ober-Inſpektor des Bezirks ausgeſtellten und unterſiegelten Legitimations-Karte verſehen ſein.

Sie ſind befugt, Fuhrwerke und Packenträger, welche dem äußern Anſcheine nach kontrollpflichtige Waaren führen, während des Transports anzuhalten und die Waarenführer zur Auskunft über die geladenen Waaren, ſowie, in geeigneten Fällen, zur Vorzeigung der erforderlichen Transportzettel aufzufordern, und durch äußere Beſichtigung der Ladung, wobei eine Veränderung in der Lage der geladenen Kolli und eine Eröffnung der Verpackung nicht Statt finden darf, ſich von der Uebereinſtimmung der Ladung mit der erhaltenen Auskunft zu unterrichten.

Findet ſich hierbei, daß über eine kontrollpflichtige Ladung die Transport-Beſcheinigung fehlt, oder ergiebt ſich ein Verdacht, daß andere als die angegebenen Waaren geladen ſind, oder daß die Ladung in der Menge von der vorgezeigten Bezettelung erheblich abweicht, ſo müſſen die Aufſichtsbeamten die Ladung zu der auf dem Wege zum Beſtimmungsorte zunächſt gelegenen Dienſtſtelle, oder wenn ſolche über eine halbe Meile von dem Orte entfernt liegt, wo der verdächtige Transport angetroffen worden, zu der nächſten in dieſer Richtung vorhandenen Polizei-Behörde begleiten, um daſelbſt die nähere Unterſuchung der Ladung vorzunehmen.

In Städten, wo zur Erhebung und Beaufſichtigung innerer Steuern beſondere Beamte an den Thoren ſtationirt ſind, haben auch dieſe die Befugniß zur Nachfrage über die geladenen Gegenſtände, und ſofern ſich darunter kontrollpflichtige Artikel befinden, zur Beſichtigung der Ladung.

II. Geſchäfts-Stunden.

1. Bei den Abfertigungsſtellen im Grenzbezirke.

§. 111. Bei ſämmtlichen Grenz-Zollämtern und ſonſtigen im Grenzbezirke vorhandenen Abfertigungsſtellen ſollen an den Wochentagen in folgenden Stunden die Geſchäftslokale geöffnet und die Beamten zur Abfertigung der Zollpflichtigen daſelbſt gegenwärtig ſein, nämlich:

in den Wintermonaten Oktober bis Februar einſchließlich, Vormittags von 7½ bis 12 Uhr und Nachmittags von 1 bis 5½ Uhr, in den übrigen Monaten Vormittags von 7 bis 12 Uhr und Nachmittags von 2 bis 8 Uhr.

Die Abfertigung der Reiſenden muß an allen Tagen ohne Ausnahme geſchehen.

Wo außerdem der Umfang des Verkehrs es erfordert, daß auch andere Abfertigungen an Sonn- und Feſttagen in beſtimmten Stunden ertheilt, oder gewiſſe Dienſtleiſtungen auch zu andern als den oben feſtgeſetzten Stunden verrichtet werden, ſoll darüber eine Bekanntmachung der dem Amte zunächſt vorgeſetzten Behörde an der Außenſeite der Eingangsthür zu dem Geſchäftslokal angeheftet werden.

2. Bei den Abfertigungsſtellen im Innern.

§. 112. Bei den Haupt-Zoll- und Haupt-Steuerämtern im Innern ſollen die Dienſtſtunden folgende ſein:

in den Wintermonaten Oktober bis einſchließlich Februar, Vormittags von 8 bis 12 Uhr und Nachmittags von 1 bis 5 Uhr, in den übrigen Monaten von 7 bis 12 Uhr und von 2 bis 5 Uhr.

Für die übrigen Dienſtſtellen im Innern ſollen die Stunden, in welchen die aus der gegenwärtigen Ordnung entſpringenden Abfertigungen ertheilt werden müſſen, näher beſtimmt und in gleicher Art, wie im §. 111. vorgeſchrieben iſt, zur Kenntniß des Publikums gebracht werden.

111. Allgemeines Verhalten der Zollbeamten und der Zollpflichtigen gegen einander.

§. 113. Es iſt Pflicht der Zollbeamten, die Perſonen, mit welchen ſie im Dienſte zu thun haben, ohne Unterſchied anſtändig zu behandeln, bei ihren Dienſtverrichtungen beſcheiden zu verfahren und ihre Nachfragen und Reviſionen nicht über den Zweck der Sache auszudehnen. Inſonderheit dürfen ſie unter keinen Umſtänden für irgend ein Dienſtgeſchäft, es beſtehe in Nachfragen, Reviſionen, Ausfertigungen u. ſ. w. ein Entgelt oder Geſchenk, es ſey an Geld, Sachen oder Dienſtleiſtung und habe Namen wie es wolle, verlangen oder annehmen. Damit Beſchwerden des Publikums, beſonders an den Grenzen, wo der Fremde keine Zeit zu einem umſtändlichern Verfahren hat, zur Kenntniß der vorgeſetzten Behörde gelangen, ſoll bei jeder Zoll- und Abfertigungsſtelle ein Beſchwerde-Regiſter vorhanden ſein, in welches jeder, der Urſache zur Beſchwerde zu haben vermeint, ſeinen Namen, Stand und Wohnort, ſowie die Thatſache, worüber er ſich beſchweren zu können glaubt, eintragen kann.

Bei Beſchwerden gegen Grenz-Aufſeher, deren Namen dem Beſchwerdeführer unbekannt ſind, reicht es hin, die Nummer des Bruſtſchildes anzuführen, welches der Aufſeher auf Verlangen vorzuzeigen verpflichtet iſt. Hat irgend Jemand Gründe, ſeine Beſchwerde nicht in das Beſchwerde-Regiſter einzutragen, ſo kann er ſie bei der höhern Behörde anbringen.

Uebrigens wird von denjenigen, welche bei den Zollſtellen zu thun haben oder mit den Aufſichts-Beamten in Berührung kommen, erwartet, daß ſie ihrerſeits zu keinen Beſchwerden über ihr Betragen gegen die Zollbeamten Anlaß geben werden.

Inhalts-Verzeichniß der Zollordnung.

Erſter Abſchnitt.

Von der Erhebung der Zölle und der Waaren-Abfertigung, ſoweit ſolche an der Grenze Statt finden.

I. Beim Waareneingange.

A. Allgemeine Beſtimmungen. §§.

1. Verhalten beim Eingange in die Zollinie . . . . . 1.
2. Anmeldung bei dem Grenzzollamte oder dem vorliegenden Anſage- (Anmeldungs-) Poſten . . . . . 2—4.
3. Deklaration:
   a) Aufforderung dazu . . . . . 5.

§§.
b) Form und Inhalt der Deklaration . . . . . 6.
c) Wie solche ausgefertigt werden muß . . . . . 7.
d) Wem die Ausfertigung der Deklaration obliegt . . 8. u. 9.
e) Anleitung zur richtigen Ausfertigung der Deklaration und Bekanntmachung der Dienstinstruktion in Bezug auf die Abfertigung . . . . . 10.
f) Besondere Vorschriften für Reisende . . . . . 11.
4. Revision der Waaren. — Zweck der Revision . . . . 12.
Allgemeine Revision. — Spezielle Revision . . . . . 13.
Bruttogewicht. — Tara. — Nettogewicht . . . . . 14.
Weiteres Verfahren nach Verschiedenheit der Fälle . . . 15.
Obliegenheiten des Zollpflichtigen bei der Revision . . . 16.
B. Weitere Behandlung, wenn die Waaren gleich an der Grenze in den freien Verkehr treten sollen.
1. Ermittelung des Zollbetrages durch die Revision . . . . 17.
2. Ermittelung des Nettogewichts . . . . . 18.
3. Entrichtung des Eingangszolles . . . . . 19.
4. Schluß der Abfertigung . . . . . 20. 21.
5. Anmeldung bei einer Kontrollstelle an der Binnenlinie:
a) beim Landtransporte . . . . . 22.
b) beim Wassertransporte . . . . . 23.
6. Abfertigung zollfreier Gegenstände . . . . . 24.
C. Weitere Behandlung, wenn die Waaren bei dem Eingangs-Amte niedergelegt werden sollen . . 25.
D. Weitere Behandlung, wenn die Waaren nach einem Orte bestimmt sind, wo sich eine öffentliche Niederlage für unverzollte Waaren befindet . 26. 27.
E. Weitere Behandlung, wenn die Waaren zur Verzollung bei einem Amte ohne Niederlage deklarirt werden . . . . . 28.
F. Weitere Behandlung, wenn die Waaren zur unmittelbaren Durchfuhr bestimmt sind.
1. Allgemeine Vorschriften . . . . . 29.
2. Besondere Vorschriften
a) für Waaren, wovon der Ausgangszoll höher ist, als der Durchgangszoll . . . . . 30.
b) auf kurzen Straßenstrecken . . . . . 31.
c) auf Flüssen, auf welche besondere Staatsverträge Anwendung finden . . . . . 32.

II. Beim Waarenausgange.
A. Waaren, die einem Ausgangszolle unterworfen sind . . . . . 33. 34. 35.
B. Waaren, deren Ausfuhr erwiesen werden muß . 36.

§§.

C. Waaren, die einem Ausgangszolle nicht unterworfen sind . . . . . 37.

III. Besondere Vorschriften für die Behandlung des Verkehrs mit den Staats-Posten.

A. Gewöhnliche Fahrposten . . . . . 38.

B. Extraposten

1. mit Reisenden und Reisegepäck . . . . . } 39.
2. mit Kaufmannswaaren . . . . . }

Zweiter Abschnitt.

Von verschiedenen Einrichtungen und Anstalten zur Erhebung und Sicherung der Zölle.

I. Von der Begleitscheinkontrolle.

A. Zweck und Ausfertigung der Begleitscheine . . . 40.

B. Begleitscheine Nr. I.

1. Wesentlicher Inhalt derselben . . . . . 41.
2. Beschränkung bei der Begleitschein-Ausfertigung auf Aemter im Innern mit Niederlage . . . . . 42.
3. Verpflichtung aus dem Begleitscheine . . . . . 43.
4. Nachweis, daß dieselbe erfüllt worden . . . . . 44.
5. Folgen vorkommender Gewichtsunterschiede . . . . . 45.
6. Verpflichtung des Waarenführers bei eingetretener Transportverzögerung . . . . . 46.
7. Wie zu verfahren ist:
   a) wenn eine Ladung für verschiedene Empfänger oder Orte bestimmt ist . . . . . 47.
   b) wenn die Bestimmung der ganzen Ladung unterwegs verändert wird . . . . . 48.
   c) wenn eine Ladung unterwegs getheilt werden muß . . 49.

C. Begleitscheine Nr. II.

1. Wesentlicher Inhalt derselben . . . . . 50.
2. Beschränkung bei deren Ertheilung . . . . . 51.
3. Verpflichtung aus dem Begleitscheine . . . . . 52.
4. Nachweis, daß dieselbe erfüllt worden sei . . . . . 53.

D. Vorbehalt eines speziellen Regulativs über die Begleitscheinausfertigung . . . . . 54.

II. Von dem Waarenverschlusse.

1. Zweck desselben . . . . . 55.
2. Worin er besteht, auch wann und wie er anzulegen ist . . 56.
3. Kosten desselben . . . . . 57.
4. Verfahren bei Verletzung des Verschlusses . . . . . 58.

III. Von den Niederlagen unverzollter Waaren.

A. Packhöfe, Hallen, Lagerhäuser, Freihäfen: §§.
1. Was darunter verstanden wird . . . . . 59.
2. Niederlagsrecht, Lagerfrist und Lagergeld . . . . . 60.
3. Betrag des Lagergeldes . . . . . 61.
4. Rechte des Staats auf die Waaren im Packhofslager . . 62.
5. Befugniß zur Bearbeitung der Waaren auf dem Lager . . 63.
6. Verminderung der Waaren während des Lagerns . . . 64.
7. Verpflichtungen der Verwaltung rücksichtlich der lagernden Waaren . . . . . 65.
8. Verfahren mit unabgeholten Waaren
a) deren Eigenthümer unbekannt ist . . . . . } 66.
b) deren Eigenthümer bekannt ist . . . . . }
9. Besondere Packhofsregulative . . . . . 67.

B. Zollager bei Hauptzollämtern.
1. Was darunter verstanden wird . . . . . 68.
2. Allgemeine Vorschriften wegen deren Benutzung . . . . 69.
3. Besondere Lagerregulative . . . . . 70.

C. Oeffentliche Kreditlager . . . . . 71.

D. Privatlager.
1. Was darunter verstanden wird . . . . . 72.
2. Beschränkung derselben . . . . . 73.
3. Verpflichtungen des Inhabers eines Privatlagers . . . . 74.
4. Privatlager von fremdem Wein . . . . . 75.

Dritter Abschnitt.
Von Verkehrserleichterungen, Befreiungen und Ausnahmen.

I. Versendungen aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inlande . . . . . 76.

II. Meß- und Marktverkehr.

A. Verkehr inländischer Fabrikanten und Produzenten nach ausländischen Messen und Märkten.
1. Besuch fremder Messen . . . . . 77.
2. Besuch benachbarter fremder Märkte . . . . . 78. 79.

B. Verkehr ausländischer Handel- und Gewerbetreibender auf inländischen Messen und Märkten . 80. 81.

III. Sonstige Erleichterungen und Ausnahmen.

Gegenstände, welche zur Verarbeitung oder Vervollkommnung ein- oder ausgehen . . . . . 82 a.

IV. Seeverkehr . . . . . 82 b.

Vierter Abſchnitt.

Von den zum Schutze der Zollabgaben dienenden Einrichtungen und Vorſchriften.

I. Von den Kontrollen im Grenzbezirke.

A. Transportkontrolle. §§.

1. Inwiefern ein Transportausweis erforderlich iſt . . . . 83.
2. Befreiung der Legitimationspflichtigkeit . . . . . 84.
3. Sachentransport auf Gewäſſern . . . . . 85.
4. Beſchränkung des Sachentransports in Abſicht der Zeit . 86.
5. Von wem der Transportausweis ertheilt wird . . . . 87.

B. Kontrollirung der Handel- und Gewerbetreibenden . . . . . 88. 89. 90. 91.

II. Von der Kontrolle im Binnenlande.

1. Waaren, die aus dem Grenzbezirke in das Binnenland übergehen . . . . . 92.
2. Waaren, welche bei der Verſendung im Binnenlande kontrollpflichtig ſind:
   a) Vorſchriften für den Verſender . . . . . 93.
   b) Vorſchriften für den Waarenempfänger . . . . . 94.
   c) Beſondere Beſtimmungen für den Marktverkehr . . . . 95.
3. Allgemeine Vorſchriften für den Transport der im Binnenlande kontrollpflichtigen Waaren . . . . . 96. 97.
4. Vorſchriften für den Waarenübergang aus einem Vereinsſtaate in den andern . . . . . 98.

III. Allgemeine Kontrollvorſchriften.

1. Hausviſitationen und Reviſion der Waarenlager . . . . 99.
2. Körperliche Viſitationen . . . . . 100.

Fünfter Abſchnitt.

Von den Dienſtſtellen und Beamten, deren amtlichen Befugniſſen und ihren Pflichten gegen das Publikum.

I. Von den Dienſtſtellen und Beamten und deren amtlichen Befugniſſen.

A. Im Grenzbezirke. §§.

1. Legitimation der Dienſtſtellen und Beamten durch äußere Bezeichnungen . . . . . 101.
2. Deren Bekanntmachung . . . . . 102.
3. Zollämter . . . . . 103.
4. Anſageposten . . . . . 104.
5. Legitimationsſchein-Expeditionsſtellen . . . . . 105.
6. Grenzaufſeher . . . . . 106.
7. Andere Staats- und Kommunalbeamte . . . . . 107.

B. Im Innern des Landes. §§.
1. Hebestellen . . . . . 108.
2. Andere Dienststellen . . . . . 109.
3. Aufsichtsbeamte . . . . . 110.
II. Geschäftsstunden.
1. Bei den Abfertigungsstellen im Grenzbezirke . . . . . 111.
2. Bei den Abfertigungsstellen im Innern . . . . . 112.
III. Allgemeines Verhalten der Zollbeamten und der Zollpflichtigen gegen einander . . . . . 113.

Nr. 5.

Gesetz wegen Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen. Vom 23. Januar 1838.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc. haben eine Revision der Bestimmungen wegen Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen veranlaßt und verordnen nach dem Antrage Unsers Staatsministerii für den ganzen Umfang Unserer Monarchie, wie folgt:

A. Von den Strafen der Zollvergehen.
a. Strafe der Kontrebande.

§. 1. Wer es unternimmt, Gegenstände, deren Ein- oder Ausfuhr verboten ist, diesem Verbote zuwider, ein- oder auszuführen, hat die Konfiskation der Gegenstände, in Bezug auf welche das Vergehen (die Kontrebande) verübt worden ist, und, insofern nicht in speziellen Gesetzen eine höhere Strafe festgesetzt ist, zugleich eine Geldbuße verwirkt, welche dem doppelten Werthe jener Gegenstände, und wenn solcher nicht Zehn Thaler beträgt, dieser Summe gleichkommen soll.

b. Strafe der Zoll-Defraudation.

§. 2. Wer es unternimmt, dem Staate die Ein-, Aus- oder Durchgangs-, oder die an der Grenze eines Zollvereinsstaats zu erhebenden Ausgleichungsabgaben zu entziehen, hat die Konfiskation der Gegenstände, in Bezug auf welche das Vergehen (die Zolldefraudation) verübt worden ist, und zugleich eine, dem vierfachen Betrage der vorenthaltenen Abgaben gleichkommende Geldbuße, welche jedoch niemals unter einem Thaler betragen soll, verwirkt. Diese Abgaben sind außerdem nach dem Zolltarife zu entrichten.

aa. Strafe des ersten Rückfalls.

§. 3. Im Wiederholungsfalle, nach vorhergegangener rechtskräftiger Verurtheilung wird die nach §§. 1. und 2. außer der Konfiskation der Gegenstände des Vergehens eintretende Geldbuße verdoppelt.

Sobald eine Geldbuße von dem Verurtheilten wegen seines Unvermögens nicht beizutreiben ist, tritt an deren Stelle eine verhältnißmäßige Gefängniß-, Zuchthaus- oder Festungsarrest-Strafe, welche jedoch im ersten

Falle des Vergehens die Dauer von Einem, und bei dem ersten Rückfall die Dauer von Zwei Jahren nicht übersteigen soll.

bb. Strafe des ferneren Rückfalls.

§. 4. Jeder fernere Rückfall ist mit der Konfiskation der Gegenstände der Uebertretung, mit dem Doppelten der §. 3. bestimmten Geldbuße, sowie auf die Dauer von 1 bis 5 Jahren mit Verlust des Rechts zum Betriebe desjenigen Gewerbes zu ahnden, bei dessen Ausübung die Kontrebande oder Defraudation begangen worden ist.

In der Regel aber soll in diesen Fällen statt der Geldbuße auch verhältnißmäßige Gefängniß-, Festungsarrest- oder Zuchthausstrafe erkannt werden, deren Dauer aber niemals auf länger als 4 Jahre, beim dritten oder einem ferneren Rückfall dagegen nicht unter einem halben Jahre Festungsarrest- oder Zuchthausstrafe zu bestimmen ist.

Ausnahmsweise kann aber auch nach richterlichem Ermessen mit Berücksichtigung aller Umstände des vorliegenden und der vorausgegangenen Fälle auf die oben bezeichnete Geldbuße erkannt werden, und die Untersagung des Gewerbebetriebes unterbleiben. Diese Ausnahme findet aber niemals Statt, wenn der Angeklagte

a) das Kontrebandiren oder Defraudiren erwerbsmäßig betreibt, oder
b) eine der frühern oder die letzte Uebertretung unter erschwerenden Umständen (§§. 11 — 14.) oder in betrüglicher Absicht begangen hat.

Neben der Geldbuße ist in dem Erkenntniß zugleich, für den Fall des Unvermögens des Verurtheilten, eine verhältnißmäßige Freiheitsstrafe nach den obigen Bestimmungen festzusetzen.

§. 5. Die Strafen des Rückfalls (§§. 3. 4.) treten auch dann ein, wenn die frühere Verurtheilung des Angeklagten nicht im Inlande, sondern in einem andern der Zollvereinsstaaten erfolgt ist.

Auch macht es dabei keinen Unterschied, ob die frühere gegen den Angeklagten erkannte Strafe eine ordentliche, oder nur eine außerordentliche war.

Ferner sind bei Beurtheilung der Frage, ob ein Rückfall vorliegt? die Kontrebande und die Zolldefraudation als ganz gleichartige Vergehen zu betrachten, dergestalt, daß z. B. derjenige, welcher früher einer Zolldefraudation schuldig befunden ist, und dann eine Kontrebande verübt, mit der Strafe des Rückfalls belegt werden muß.

cc. Fälle, wo die Defraudation als vollbracht angenommen wird.

§. 6. Die Kontrebande oder Zolldefraudation wird als vollbracht angenommen:

1) wenn bei der Anmeldung an der Zollstätte
   a) Gewerbetreibende und Frachtführer verbotene oder abgabepflichtige Gegenstände gar nicht, oder in zu geringer Menge, oder in einer Beschaffenheit, die eine geringere Abgabe würde begründet haben, deklariren, oder
   b) andere Personen dergleichen Gegenstände wider besseres Wissen unrichtig deklariren, oder bei der Revision verheimlichen;
2) wenn beim Transport verbotener oder abgabepflichtiger Gegenstände im Grenzbezirke

a) die Zollſtätte, bei welcher dieſelben bei dem Ein- oder Ausgange hätten angemeldet oder geſtellt werden ſollen, ohne ſolche Anmeldung überſchritten oder ganz umgangen,
b) die vorgeſchriebene Zollſtraße oder der im Zollausweiſe bezeichnete Weg nicht inne gehalten,
c) der Transport ohne Erlaubniß der Behörde außer der geſetzlichen Tageszeit bewirkt wird, oder
d) Gegenſtände ohne den vorſchriftsmäßigen Zollausweis betroffen werden, oder mit dieſem nicht übereinſtimmen;

3) wenn über verbotene oder abgabepflichtige Gegenſtände, welche aus dem Auslande eingehen, vor der Anmeldung und Reviſion bei der Zollſtätte, oder wenn über derartige zur Durchfuhr oder zur Verſendung nach einer öffentlichen Niederlageanſtalt deklarirte oder ſonſt unter Zollkontrolle befindliche Gegenſtände auf dem Transporte eigenmächtig verfügt wird;

4) wenn Gewerbtreibende im Grenzbezirke ſich nicht, in Gemäßheit der nach §. 35. des Zollgeſetzes getroffenen Anordnungen, über die erfolgte Verſteuerung oder die ſteuerfreie Abſtammung der vorgefundenen Gegenſtände ausweiſen können;

5) wenn unverzollte Waaren aus einer Anſtalt zur Niederlage derſelben ohne vorſchriftsmäßige Deklaration (Abmeldung) entfernt werden.

Das Daſeyn der in Rede ſtehenden Vergehen und die Anwendung der Strafe derſelben wird in den vorſtehend unter 1. bis 5. angeführten Fällen lediglich durch die daſelbſt bezeichneten Thatſachen begründet.

Kann jedoch in den unter 2. 3. 4. angeführten Fällen der Angeſchuldigte vollſtändig nachweiſen, daß er eine Kontrebande oder Zolldefraudation nicht habe verüben können oder wollen, ſo findet nur eine Ordnungsſtrafe nach Vorſchrift des §. 18. Statt.

§. 7. Wenn in den im §. 36. des Zollgeſetzes bezeichneten Fällen der zollordnungsmäßige Ausweis über die im Binnenlande transportirten Waaren nicht zur Stelle ertheilt werden kann, oder der erforderliche Vermerk in den Handelsbüchern fehlt, oder die verordnete Anmeldung unterblieben iſt, ſo wird zwar hierdurch die Vermuthung einer begangenen Zolldefraudation und dem Befinden nach die vorläufige Beſchlagnahme der ohne die vorgeſchriebene Bezettelung oder Vermerkung in den Handelsbüchern vorgefundenen Waaren begründet.

Widerlegt ſich aber dieſe Vermuthung bei näherer Unterſuchung, ſo findet nur eine Ordnungsſtrafe nach §. 18. Statt.

§. 8. Bei Defraudationen ſoll ohne Rückſicht auf die Behauptung, daß die Gegenſtände, woran die Defraudation verübt worden, zum Durchgange beſtimmt geweſen ſeien, auf die Entrichtung des Eingangs- und, nach Unterſchied, des Ausgangszolles und auf die nach Maaßgabe dieſes Zolles Statt findende Strafe erkannt werden. Eine Ausnahme hiervon und die Berückſichtigung der obigen Behauptung iſt nur dann zuläſſig, wenn die Defraudation erſt bei dem Ausgangsamte, und unter ſolchen Umſtänden

entdeckt wird, daß dabei nur eine Verkürzung des Durchgangszolles beabsichtigt sein kann.

§. 9. Wenn ein Frachtführer nach Vorschrift des §. 6. Nr. 1. Litt. a. wegen unrichtiger Deklaration verurtheilt, derselbe jedoch durch die ihm von dem Befrachter mitgegebenen Deklarationen, Frachtbriefe oder andere schriftliche Notizen über den Inhalt der Kolli zu der unrichtigen Deklaration veranlaßt worden, oder, wenn in den §. 6. Nr. 4. angeführten Fällen die Verurtheilung lediglich auf den Grund der daselbst bezeichneten Thatsachen erfolgt ist, ohne daß die Defraudation selbst weiter nachgewiesen worden; so findet im Wiederholungsfalle die Strafe des Rückfalls nicht Statt, auch soll eine solche Verurtheilung diese Strafe bei einem nachfolgenden Zollvergehen nicht begründen.

§. 10. Werden Gegenstände, deren Ein-, Durch- oder Ausfuhr verboten ist,

1) bei dem Grenz-Zollamte von Gewerbtreibenden ausdrücklich angezeigt, oder von andern Personen vorschriftsmäßig zur Revision gestellt, oder
2) kommen solche Gegenstände mit der Post an, und kann derjenige, an welchen sie gesendet sind, einer beabsichtigten Kontrebande nicht überführt werden,

so findet keine Strafe, wohl aber Zurückschaffung der Gegenstände Statt.

Im ersten Falle geschieht die Zurückschaffung auf Kosten desjenigen, welcher die verbotenen Gegenstände bei sich geführt hat; im zweiten Falle haften für die etwa dem Staate verursachten Kosten die Gegenstände selbst.

dd. Zoll-Defraudation unter erschwerenden Umständen.

§. 11. Die Strafe der Kontrebande oder Defraudation wird um die Hälfte geschärft:

1) wenn die Gegenstände beim Transport in geheimen Behältnissen, und sonst auf eine künstliche und schwer zu entdeckende Art verborgen, und
2) wenn zum Durchgang oder Wiederausgange angemeldete oder sonst unter Begleitscheinkontrolle gehende Gegenstände auf dem Transport vertauscht oder in ihren Bestandtheilen verändert worden sind,

wobei jedoch das im §. 4. festgesetzte Maximum der Freiheitsstrafe nicht überschritten werden darf.

§. 12. Diese Strafe (§. 11.) tritt gleichfalls ein, wenn Gewerbtreibende, denen zur Beförderung ihres Gewerbes, und unter der Bedingung der Verwendung zu diesem Zwecke, abgabepflichtige Gegenstände ganz frei oder gegen eine geringere Abgabe verabfolgt worden sind, dieselben ohne vorherige Nachzahlung der Gefälle anderweit verwenden oder veräußern; oder wenn Personen, denen Waaren unverzollt anvertraut worden, mit denselben Unterschleif treiben oder zu treiben verstatten. Außerdem gehen sie in dem einen wie in dem andern Falle der ihnen gewährten Begünstigung für immer verlustig.

§. 13. Wird eine Kontrebande oder Defraudation von drei oder mehreren Personen gemeinschaftlich mit oder ohne vorherige Verabredung ver-

übt, ſo wird die Strafe für dieſe Vergehen gegen den Anführer durch eine drei- bis ſechsmonatliche, gegen jeden der übrigen Theilnehmer aber durch ein- bis dreimonatliche Gefängniß-, Zuchthaus- oder Feſtungsarreſt-Strafe geſchärft.

Wird dieſes Vergehen nach vorhergegangener Strafverurtheilung wiederholt, oder iſt eine derartige Verbindung für die Dauer eingegangen worden, ſo trifft den Anführer ein- bis zweijährige, die übrigen Theilnehmer ſechsmonatliche bis einjährige Gefängniß-, Zuchthaus- oder Feſtungsarreſt-Strafe neben der verwirkten Defraudations- oder Kontrebandeſtrafe.

§. 14. a) Derjenige, welcher Kontrebande oder Zolldefraudation unter dem Schutze einer Verſicherung (Aſſekuranz) verübt, verfällt neben der auf das Vergehen ſelbſt geſetzten Strafe in eine Gefängniß-, Zuchthaus- oder Feſtungsarreſt-Strafe von zwei bis drei Monaten.

b) Wird die Kontrebande oder Zolldefraudation von drei oder mehreren zu dieſem Zwecke verbundenen Perſonen unter dem Schutze einer Verſicherung verübt, ſo iſt die nach Verſchiedenheit der im §. 13. verzeichneten Fälle verwirkte Strafe gegen den Anführer mit achtmonatlicher bis einjähriger und gegen die übrigen Theilnehmer mit vier- bis ſechsmonatlicher Gefängniß-, Zuchthaus- oder Feſtungsarreſt-Strafe zu ſchärfen.

c) Der Verſicherude (Aſſekurateur), ſowie der Vorſteher einer Verſicherungsgeſellſchaft verfällt in den Fällen a. und b. in eine Gefängniß-, Zuchthaus- oder Feſtungsarreſt-Strafe von ein und einhalb bis zwei Jahren, der Rechnungsführer der Verſicherungsgeſellſchaft in eine ſolche von ſechs Monaten bis zu zwei Jahren, jeder der übrigen Mitglieder der Geſellſchaft in eine ſolche von ſechs Monaten bis zu einem Jahre.

Die in dem Verſicherungsgeſchäft angelegten Fonds werden konfiscirt; kann die Konfiskation nicht vollſtreckt werden, ſo iſt an deren Stelle auf Erlegung einer Geldſumme von 500 bis 5000 Rthlr. zu erkennen, für welche ſämmtliche Theilnehmer ſolidariſch verhaftet ſind.

§. 15. Wer im Grenzbezirke auf Nebenwegen oder zur Nachtzeit bei einer Kontrebande oder Defraudation mit Waffen oder anderen dergleichen gefährlichen Werkzeugen betroffen wird, ſoll außer der Strafe für dieſes Vergehen mit einer ein- bis dreijährigen und, wenn er ſich der Waffen zum Widerſtande gegen die Zollbeamten bedient hat, nach Verhältniß der den letzteren zugefügten Beſchädigung, inſofern hierdurch nach den allgemeinen Strafgeſetzen nicht eine härtere Strafe verwirkt iſt, mit einer drei- bis fünfjährigen Zuchthaus- oder Feſtungsarreſt-Strafe belegt werden.

Strafe der Theilnehmer.

§. 16. Die Strafen der Miturheber, Gehülfen und Begünſtiger einer Kontrebande oder Defraudation, ſowie derjenigen, welche an den Vortheilen dieſer Vergehen nach deren Verübung wiſſentlich Theil nehmen, ſind, ſoweit nicht die beſondern Vorſchriften der §§. 13. und 14. Anwendung finden, nach den Vorſchriften der allgemeinen Strafgeſetze zu beſtimmen.

Die für den Rückfall bestimmte Strafe trifft aber nur diejenigen Theilnehmer einer Kontrebande oder Defraudation, welche sich selbst eines Rückfalls schuldig gemacht haben.

c. Strafe der Kontravention.

§. 17. Die Verletzung des amtlichen Waarenverschlusses ohne Beabsichtigung einer Gefälle-Entziehung wird, wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß dieselbe durch einen unverschuldeten Zufall entstanden, und sofort nach der Entdeckung dem nächsten Steueramte hierüber Anzeige gemacht ist, mit einer Geldbuße geahndet, welche bei verbotenen Gegenständen dem sechsten Theile des Werths derselben, und bei andern Gegenständen dem sechsten Theile der Eingangsabgabe gleichkommt.

§. 18. Die Uebertretung der Vorschriften des Zollgesetzes und der Zollordnung, sowie der in Folge derselben öffentlich bekannt gemachten Verwaltungsvorschriften, für welche keine besondere Strafe angedroht ist, wird mit einer Ordnungsstrafe von einem bis zehn Thaler geahndet.

d. Subsidiarische Vertretungsverbindlichkeit dritter Personen.

§. 19. A) Handel- und Gewerbtreibende haben für ihre Diener, Lehrlinge, Marktheliser, Gewerbsgehülfen, Ehegatten, Kinder, Gesinde, und die sonst in ihrem Dienste oder Tagelohn stehenden oder sich gewöhnlich bei der Familie aufhaltenden Personen,

B) andere nicht zur handel- und gewerbtreibenden Klasse gehörende Personen aber nur für ihre Ehegatten und Kinder rücksichtlich der Geldbußen, Zollgefälle und Prozeßkosten zu haften, in welche die solchergestalt zu vertretenden Personen wegen Verletzung der bei Ausführung der ihnen von den subsidiarisch Verhafteten übertragenen Handels-, Gewerbs- und anderen Verrichtungen zu beobachtenden zollgesetzlichen oder Zoll-Verwaltungsvorschriften verurtheilt worden sind.

Der Zollverwaltung bleibt in dem Falle, wenn die Geldbuße von dem Angeschuldigten nicht beigetrieben werden kann, vorbehalten, die Geldbuße von dem subsidiarisch Verhafteten einzuziehen, oder statt dessen und mit Verzichtung hierauf die im Unvermögensfalle an die Stelle der Geldbuße tretende Freiheitsstrafe sogleich an den Angeschuldigten vollstrecken zu lassen, ohne daß letzteren Falls die Verbindlichkeit des subsidiarisch Verhafteten rücksichtlich der Gefälle und Prozeßkosten dadurch aufgehoben wird.

e. Bestimmungen wegen der Konfiskation.

§. 20. Der in Folge eines Zollvergehens eintretende Verlust der Gegenstände des Vergehens trifft jederzeit den Eigenthümer. Eine Ausnahme findet nur dann Statt, wenn die Kontrebande oder Defraudation von dem bekannten Frachtfuhrmann oder Schiffer, welchem der Transport allein anvertraut war, ohne Theilnahme oder Mitwissen des sich als solchen ausweisenden Eigenthümers, oder in dessen Namen handelnden Befrachters verübt worden ist, und letztere ihrerseits die ihnen als Absender der Waare obliegenden Verbindlichkeiten erfüllt und dadurch den Waarenführer in den Stand gesetzt haben, die Ladung vorschriftsmäßig zu deklariren und die gesetzlichen Gefälle zu entrich-

ten, der Waarenführer auch nicht zu denjenigen Perſonen gehört, für welche der Eigenthümer oder der Befrachter nach Vorſchrift des §. 19. ſubſidiariſch verhaftet iſt; in dieſem Falle tritt ſtatt der Konfiskation die Verpflichtung des Waarenführers ein, den Werth jener Gegenſtände zu entrichten.

§. 21. In allen Fällen, in denen die Konfiskation ſelbſt nicht vollzogen werden kann, iſt ſtatt derſelben auf Erlegung des Werths der Gegenſtände, und wenn dieſer nicht zu ermitteln iſt, auf Zahlung einer Geldſumme von 25 bis 1000 Rthlr. zu erkennen.

§. 22. Das Eigenthum der Gegenſtände, die der Konfiskation unterliegen, geht in dem Augenblick, wo dieſelben in Beſchlag genommen worden ſind, ſogleich auf den Staat über und kann nach den Grundſätzen der Civilgeſetze über die Vindikation gegen jeden dritten Beſitzer verfolgt werden.

f. Zuſammentreffen mit anderen Verbrechen.

§. 23. Treffen mit einem Zollvergehen andere Verbrechen zuſammen, ſo kommt die für erſtere beſtimmte Strafe zugleich mit der für letztere vorgeſchriebenen zur Anwendung.

§. 24. Wird eine Kontrebande oder Defraudation mittelſt Abnahme, Verletzung oder ſonſtiger Unbrauchbarmachung des amtlichen Waarenverſchluſſes verübt, ſo tritt außer der Strafe der verübten Kontrebande oder Defraudation diejenige ein, welche nach dem allgemeinen Strafgeſetze bei Fälſchungen öffentlicher Urkunden Statt findet, jedoch mit Ausnahme der darin vorgeſchriebenen Geldſtrafe.

g. Strafe der Beſtechung.

§. 25. Wer einen zur Wahrnehmung des Zollintereſſe verpflichteten Beamten, mit dem er im Amte zu thun hat, oder den Angehörigen deſſelben Geld oder Geldeswerth ſchenkt oder zum Geſchenk anbietet, wird mit einer dem vier und zwanzigfachen Betrage oder Werthe des Geſchenks oder des Angebotenen gleichkommenden Geldbuße, und wenn der Betrag oder Werth nicht zu ermitteln iſt, mit einer Geldbuße von Zehn bis Fünfhundert Thalern belegt. Im Fall des Unvermögens zur Erlegung der Geldſtrafe tritt eine nach dem allgemeinen Strafgeſetze abzumeſſende Freiheitsſtrafe ein.

h. Strafe der Widerſetzlichkeit.

§. 26. Wer ſich Handlungen oder Unterlaſſungen zu Schulden kommen läßt, wodurch ein ſolcher Beamter in der rechtmäßigen Ausübung ſeines Amts verhindert wird, hat, inſofern damit keine Beleidigungen und Thätlichkeiten gegen die Perſon des Beamten verbunden ſind, eine Geldbuße von Zehn bis Funfzig Thalern verwirkt. Sind dabei zugleich Beleidigungen oder Thätlichkeiten verübt, ſo treten die in dem allgemeinen Strafgeſetze angeordneten Strafen der Injurien oder thätlicher Widerſetzlichkeit gegen Abgeordnete der Obrigkeit, jedoch mit einer Verſchärfung um die Hälfte ein. Jeder etwanige Mißbrauch der Amtsgewalt von Seiten der Beamten bewirkt eine Milderung der Strafbarkeit desjenigen, der ſich widerſetzt hat.

i. Entſchuldigung mit der Unbekanntſchaft der Zoll-Geſetze.

§. 27. Unbekanntſchaft mit den Vorſchriften des Zollgeſetzes, der Zoll-Ordnung und dieſes Geſetzes, und der in Folge derſelben gehörig bekannt gemachten Verwaltungsvorſchriften ſoll Niemand, auch nicht den Ausländern zur Entſchuldigung gereichen.

B. Von dem Straf-Verfahren: a. Verfahren bei Entdeckung einer Zollgesetz-Uebertretung.

§. 28. Der erste Angriff und die vorläufige Feststellung des Thatbestandes bei Entdeckung einer Zollgesetz-Uebertretung erfolgt durch die mit der Wahrnehmung des Zollinteresse beauftragten Beamten, welche sich der Gegenstände des Vergehens, und wenn es zur Sicherstellung der Abgaben, Strafen und Untersuchungskosten erforderlich ist, auch der Transportmittel durch Beschlagnahme versichern müssen. Fremde und unbekannte Kontravenienten können verhaftet und, bis sie sich legitimiren und Sicherheit bestellen, an das nächste Gericht zur Verwahrung abgeliefert werden.

b. Verfahren hinsichtlich der in Beschlag genommenen Sachen.

§. 29. Die Freilassung der in Beschlag genommenen Gegenstände vor ausgemachter Sache ist nur zulässig, wenn eine Verdunkelung des Sachverhältnisses davon nicht zu besorgen ist. Alsdann ist solche in Ansehung der Transportmittel durch die Zoll- oder Steuerstellen ohne Verzug zu verfügen, wenn entweder nach den obwaltenden Verhältnissen wahrscheinlich ist, daß der Kontravenient dem Staate auch ohne Sicherheitsleistung für das Vergehen werde gerecht werden können, oder wenn genügende Sicherheit auf Höhe des Betrags der Gefälle, Strafe und Kosten oder auf Höhe des Werths der Transportmittel, Falls dieser geringer ist, geleistet worden.

In Ansehung der in Beschlag genommenen Waaren, in Bezug auf welche die Uebertretung verübt worden, findet unter obiger Voraussetzung die Freilassung durch die Zoll- oder Steuerstellen nur Statt, wenn bei Vergehen, welche nicht die Konfiskation der Waaren nach sich ziehen, die wahrscheinliche Summe der Strafe und Kosten, und in andern Fällen der anerkannte oder gehörig ermittelte Werth der Waaren einschließlich der Gefälle, entweder baar deponirt, oder völlige Sicherheit dafür auf andere Art geleistet wird.

§. 30. Insofern die in Beschlag genommenen Transportmittel, als Zugthiere u. s. w., nicht innerhalb acht Tagen freigegeben werden können und deren Pflege und Unterhaltung Kostenaufwand Seitens der Zoll- oder Steuerbehörde erfordert, oder die in Beschlag genommenen Waaren dem Verderben bei der Aufbewahrung unterworfen sind, muß die Veräußerung derselben alsbald veranlaßt werden.

c. Feststellung des Thatbestandes durch Protokolle der Beamten.

§. 31. Die Zollgesetz-Uebertretungen werden, soweit sie von dem Zoll- oder Steuerbeamten entdeckt worden, durch Protokolle derselben festgestellt.

§. 32. Diese Protokolle müssen enthalten:

1) das Datum und den Ort der Aufnahme;
2) die Namen der dabei anwesenden Personen;
3) die vollständige Angabe des Hergangs der Sache, und
4) die Unterzeichnung der anwesenden Personen, oder die Erwähnung, daß dieselben nicht haben unterzeichnen wollen oder können.

Das Protokoll muß unverzüglich nach Entdeckung der Uebertretung aufgenommen, von den Beamten mit der Versicherung der Richtigkeit des Inhalts auf den Diensteid unterschrieben und spätestens binnen 3 Tagen, bei Verlust seiner Glaubwürdigkeit, der Behörde eingereicht werden.

Das von zwei Zoll- oder Steuerbeamten über eine von ihnen entdeckte Zollgesetzübertretung vorschriftsmäßig aufgenommene Protokoll begründet einen vollen Beweis der Thatsache, welche sie darin aus eigener Wahrnehmung angeben.

d. Kompetenz.

§. 33. Die Untersuchung und Entscheidung steht in den Fällen, wo eine Freiheitsstrafe unmittelbar Statt findet, oder beim Zusammentreffen mit anderen Verbrechen (§. 23.) den Gerichten, und in den Fällen, wo es nur auf eine Ordnungsstrafe ankommt, der Zoll- oder Steuerbehörde ausschließlich zu. In den übrigen Fällen wird die Untersuchung von den Hauptzoll- und Steuerämtern geführt, und darauf im Verwaltungswege, wenn die gesetzliche Geldstrafe und der Werth des der Konfiskation unterliegenden Gegenstandes zusammengenommen Funfzig Thaler nicht übersteigt, von den genannten Aemtern, sonst aber von der Provinzial-Zollbehörde entschieden. Letztere kann jedoch, so lange noch kein Strafbescheid erlassen worden ist, die Verweisung der Sache zum gerichtlichen Verfahren verfügen, und eben so der Angeschuldigte während der Untersuchung bei der Zoll- oder Steuerbehörde, und binnen zehn Tagen präklusivischer Frist nach Eröffnung des von letzterer abgefaßten Strafbescheides, auf rechtliches Gehör antragen. Der Strafbescheid wird alsdann als nicht ergangen angesehen.

e. Verfahren bei gerichtlichen Untersuchungen.

§. 34. Die Berufung auf rechtliches Gehör ist bei dem Hauptzoll- und Steueramte anzumelden, bei welchem die Sache anhängig ist. Dasselbe veranlaßt hierauf die Einleitung der gerichtlichen Untersuchung, zu deren Führung bei einem jeden Hauptzoll- und Steueramte ein Untersuchungsrichter anzustellen ist.

§. 35. Nach geschlossener Untersuchung werden die Verhandlungen durch die Provinzial-Zollbehörde an das kompetente Gericht zur Entscheidung eingesandt. Kompetent ist in dem Falle, wenn bereits ein Strafbescheid im Verwaltungswege ergangen ist, nur das Obergericht.

§. 36. Die Führung und Entscheidung der gerichtlichen Untersuchungen erfolgt in der Form und in dem Instanzenzuge, welche für diejenige Gattung von Vergehen, zu welcher die Zollgesetz-Uebertretung gehört, in den Prozeßgesetzen vorgeschrieben sind.

§. 37. Wenn die Fähigkeit des Angeschuldigten zur Zahlung der Geldbuße nicht außer Zweifel ist, so muß zugleich auf die im Unvermögensfalle eintretende Freiheitsstrafe erkannt werden.

f. Verfahren bei Untersuchungen im Verwaltungswege.

§. 38. Die Hauptzoll- und Steuerämter untersuchen die Uebertretungen summarisch und können sich hierbei der ihnen untergeordneten Aemter und Beamten bedienen; die Betheiligten und Zeugen werden mündlich verhört und ihre Aussagen zu Protokoll genommen.

§. 39. Die Vorladungen geschehen durch die Steueraufseher oder Unterbedienten der Zoll- oder Steuerämter, oder auf deren Requisition durch die Ortsbehörden nach den für die gerichtlichen Insinuationen bestehenden Vorschriften.

§. 40. Erscheint der Angeschuldigte auf die Vorladung nicht, oder verweigert er die Auslassung vor der Zoll- oder Steuerbehörde, so wird die Sache nach Vorschrift des §. 33. zur gerichtlichen Untersuchung und Entscheidung abgegeben.

§. 41. Ist jedoch die Sache zur gerichtlichen Kognition nicht geeignet, so wird, wenn die Uebertretung von einem Beamten aus eigener Wissenschaft angezeigt worden, oder durch Urkunden bescheinigt ist, der Angeschuldigte der That in contumaciam für geständig erachtet; wenn aber zum Beweise der Uebertretung noch Zeugen zu vernehmen sind, mit deren Vernehmung in contumaciam verfahren und nur auf solche Einwendungen gegen die Glaubwürdigkeit derselben Rücksicht genommen, welche sich aus deren Aussagen von selbst ergeben.

Die Untersuchung wird ohne weitere Vorladung des Angeschuldigten zu Ende geführt und entschieden. Diese Nachtheile müssen demselben in der Vorladung ausdrücklich bekannt gemacht werden.

§. 42. Die Zeugen sind verbunden, den an sie von den Zoll- oder Steuerstellen ergehenden Vorladungen Folge zu leisten.

Wer sich dessen weigert, wird dazu auf Requisition des Zoll- oder Steuer-Amtes durch das Gericht in gleicher Art, wie bei gerichtlichen Vorladungen, angehalten. Bei Vereidung von Zeugen, welche nur in solchen Fällen Statt findet, in denen der Antrag auf gerichtliche Untersuchung und Entscheidung ausgeschlossen bleibt, ist ein mit richterlicher Qualität versehener Justizbeamter zuzuziehen oder die Zeugen sind zur Vereidung vor einen solchen Justizbeamten zu stellen.

§. 43. In Sachen, wo die Geldbuße und der Konfiskationswerth zusammen den Betrag von 50 Thalern übersteigen, muß dem Angeschuldigten auf Verlangen eine Frist von Acht Tagen bis Vier Wochen zur Einreichung einer schriftlichen Vertheidigung gestattet werden.

§. 44. Findet die Zollbehörde die Anwendung einer Strafe nicht begründet, so verfügt sie die Zurücklegung der Akten.

§. 45. Der Strafbescheid, welchem die Entscheidungsgründe beigefügt seyn müssen, wird durch das Zoll- oder Steueramt dem Angeschuldigten nach Befinden der Umstände zu Protokoll publizirt oder in der für die Vorladung vorgeschriebenen Form insinuirt. Bei Eröffnung des Strafbescheides sind dem Angeschuldigten zugleich die ihm dagegen zustehenden Rechtsmittel bekannt, auch ist derselbe auf die Erhöhung der Strafe aufmerksam zu machen, welche er, im Fall der Wiederholung seines Vergehens, zu erwarten hat, und daß dieses geschehen, in der Publikations-Verhandlung zu erwähnen. Wird solches bei den administrativen oder auch den gerichtlichen Untersuchungen unterlassen, so hat die mit der Publikation beauftragte Behörde eine Ordnungsstrafe von Fünf bis Zehn Thalern verwirkt, den Kontravenienten trifft jedoch dessenungeachtet bei der Wiederholung des Vergehens die auf letztere gesetzte Strafe.

z. Rekurs-Instanz.

§. 46. Der Angeschuldigte kann, wenn er von der Befugniß zur Berufung auf richterliche Entscheidung keinen Ge-

brauch machen will, gegen den Strafbescheid den Rekurs an die zunächst vorgesetzte Finanzbehörde ergreifen. Dies muß jedoch binnen Zehn Tagen präklusivischer Frist nach der Eröffnung des Strafbescheides geschehen und schließt fernerhin jedes gerichtliche Verfahren aus. Der Rekurs ist bei dem Zoll- oder Steueramte, welches die Untersuchung geführt hat, anzumelden.

Wenn mit der Anmeldung des Rekurses nicht zugleich dessen Rechtfertigung verbunden ist, so wird der Angeschuldigte durch das Zoll- oder Steueramt aufgefordert, die Ausführung seiner weitern Vertheidigung in einem nicht über vier Wochen hinaus anzusetzenden Termin zu Protokoll zu geben oder bis dahin schriftlich einzureichen.

§. 47. Die Verhandlungen werden hiernächst zur Abfassung des Rekurs-Resoluts an die kompetente Behörde eingesandt. Hat jedoch der Angeschuldigte zur Rechtfertigung des Rekurses neue Thatsachen oder Beweismittel, deren Aufnahme erheblich befunden wird, angeführt, so wird mit der Instruktion nach den für die erste Instanz gegebenen Bestimmungen verfahren.

§. 48. Das Rekurs-Resolut, welchem die Entscheidungsgründe beizufügen sind, wird an das betreffende Zoll- oder Steueramt befördert und nach erfolgter Publikation oder Insinuation vollstreckt.

h. Kosten.

§. 49. Bei der Untersuchung im Verwaltungswege kommen außer den baaren Auslagen an Porto, Stempel, Zeugengebühren u. s. w. keine Kosten zum Ansatze.

i. Strafvollstreckung.

§. 50. Die Veräußerung der Konfiskate wird ohne Unterschied, ob die Entscheidung im gerichtlichen oder im Verwaltungswege erfolgt ist, durch die Zoll- oder Steuerbehörde bewirkt. Die Vollstreckung der rechtskräftigen Erkenntnisse geschieht von den Gerichten, die der Resolute aber von der Zoll- oder Steuerbehörde, welche dabei nach den für Exekutionen im Verwaltungswege ertheilten Vorschriften zu verfahren hat. Die Zoll- oder Steuerbehörde kann nach Umständen der Vollstreckung Einhalt thun, und die Gerichte haben ihren desfallsigen Anträgen Folge zu geben.

§. 51. Zur Beitreibung von Geldbußen darf ohne die Zustimmung des Verurtheilten, insofern dieser ein Inländer ist, kein Grundstück subhastirt werden.

§. 52. Die Veräußerung der Konfiskate erfolgt in den Formen, welche für die Veräußerung von Pfandstücken vorgeschrieben sind.

k. Vollstreckung der subsidiarisch eintretenden Freiheitsstrafe.

§. 53. Kann die Geldbuße ganz oder theilweise nicht beigetrieben werden, so ist, wenn nicht schon für den Unvermögensfall auf eine Freiheitsstrafe erkannt worden, die Geldbuße von dem Gerichte durch ein Resolut in eine verhältnißmäßige Freiheitsstrafe zu verwandeln und letztere zu vollstrecken.

Bei den im Verwaltungswege festgesetzten Geldbußen geschieht die Verwandlung auf den Grund eines von den Zollbehörden unter der Ausfertigung des Strafresoluts zu setzenden Attestes über die Uneinziehbarkeit der Geldbuße durch das kompetente Ober-Gericht, welches dabei auf eine Prüfung der erfolgten Entscheidung nicht weiter eingehen darf.

I. Verfahren bei der Execution gegen Ausländer.

§. 54. Ausländer, welche die gegen sie erkannte Geldbuße nicht abtragen, sind, sobald sie im Inlande betroffen werden, von der Zoll- oder Steuerbehörde unter Zuziehung der Orts-Obrigkeit zu verhaften, und wenn sie hierauf nicht binnen einer, nach den Umständen zu bestimmenden Frist für die Berichtigung oder Sicherstellung der Geldbuße sorgen, an die Gerichte Behufs der Vollstreckung der subsidiarisch eintretenden Freiheitsstrafe abzuliefern.

§. 55. Der Verurtheilte kann von der statt der Geldbuße bereits in Vollzug gesetzten Freiheitsstrafe sich nur durch Erlegung des vollen Betrages der erkannten Geldbuße befreien.

m. Verfahren gegen die subsidiarisch Verhafteten.

§. 56. Ist für die Geldbuße ein Anderer nach Vorschrift des §. 19. verhaftet, so veranlaßt die Zoll- oder Steuerbehörde die Zuziehung desselben zu der gegen den Kontravenienten eingeleiteten Untersuchung, worauf in dem Strafbescheide der Zollbehörde oder in dem gerichtlichen Erkenntnisse wegen der Zollgesetz-Uebertretung zugleich über die subsidiarische Verhaftung mit entschieden wird.

§. 57. Dem subsidiarisch Verhafteten steht gegen die Entscheidung der Zollbehörde die Berufung entweder an die zunächst vorgesetzte Instanz oder an die Gerichte offen. Hat der Kontravenient gegen den Strafbescheid eine andere Art der Berufung, als der subsidiarisch Verhaftete, gewählt, so steht es dem Letzteren frei, sich der von dem Ersteren gewählten Berufung nachträglich anzuschließen. Will er dieses nicht, so bleibt das weitere Verfahren ausgesetzt, bis über die Zollgesetz-Uebertretung in dem von dem Kontravenienten gewählten Wege entschieden worden ist.

§. 58. Ist die Zuziehung des subsidiarisch Verhafteten unterblieben oder Letzterer auf die Vorladung der Zollbehörde bei der im Verwaltungswege rechtskräftig beendigten Untersuchung nicht erschienen, so fertigt diejenige Zollbehörde, welche nach §. 33. zur Entscheidung der Hauptsache kompetent war, nachdem die Exekution gegen den Kontravenienten vergeblich versucht worden, einen Zahlungs-Befehl aus und läßt denselben dem subsidiarisch Verhafteten mit dem Bedeuten zugehen, daß wenn er sich zu der Vertretung nicht verpflichtet halte, ihm dieserhalb binnen Zehn Tagen präklusivischer Frist die Berufung an die höhere Finanzbehörde oder an die Gerichte offen stehe.

§. 59. Die abgesondert von der Untersuchung wider den Kontravenienten zur gerichtlichen Kognition gelangende subsidiarische Verhaftung wird im Wege des summarischen Prozesses erörtert und entschieden.

Das Gericht darf hierbei nur auf die Beurtheilung der Frage eingehen, ob der Fall der subsidiarischen Verhaftung nach den Gesetzen vorhanden sey. Eben dieses findet Statt, wenn der Kontravenient sich bei dem verurtheilenden Erkenntnisse beruhigt, der subsidiarisch Verhaftete aber von den in den Prozeß-Gesetzen geordneten Rechtsmitteln Gebrauch macht.

n. Verfahren gegen einen unbekannten Defraudanten.

§. 60. Wenn ein Unbekannter, welcher auf einer Uebertretung der Zoll-Gesetze betroffen worden, sich entfernt und verbotene oder abgabepflichtige Gegenstände ohne oder mit

andern Sachen zurückgelaſſen hat, ſo wird hierüber eine öffentliche Bekanntmachung von der Provinzial-Zollbehörde erlaſſen, und dreimal von vier zu vier Wochen in die amtlichen Blätter eingerückt. Meldet ſich hierauf Niemand binnen vier Wochen nach der letzten Bekanntmachung, ſo werden die Sachen zum Vortheil der Staatskaſſe verkauft, dem Inhaber oder Eigenthümer bleibt aber vorbehalten, ſeine Anſprüche auf Erſtattung des Erlöſes noch bis zum Ablauf eines Jahres, von der erſten Bekanntmachung an gerechnet, geltend zu machen.

Beträgt der Werth der Sachen nicht über Funfzig Thaler, ſo bedarf es der öffentlichen Bekanntmachung nicht. Der Verkauf kann alsdann, wenn ſich binnen Vier Wochen nach der Beſchlagnahme Niemand gemeldet hat, verfügt werden, und die einjährige Friſt für den Eigenthümer oder Inhaber der Sache zur Geltendmachung ſeiner Anſprüche auf Erſtattung des Erlöſes wird vom Tage der Beſchlagnahme an gerechnet.

Beſtimmung der Straf-Fonds.

§. 61. Der Betrag der nach dieſem Geſetze feſtgeſetzten und eingezogenen Geldſtrafen, ſowie der Erlös aus den Konfiskaten (letzterer nach Abzug der darauf ruhenden Abgaben) ſoll zu einem beſonderen Fonds fließen und derſelbe theils zu Gratifikationen für die zur Wahrnehmung des Zoll-Intereſſe verpflichteten Beamten, mit Ausſchluß der Mitglieder der Haupt-Zoll- und Steuerämter und der höher geſtellten Beamten, theils zur Unterſtützung ihrer Wittwen und Waiſen verwandt werden.

Ueber die Vertheilung ſolcher Gratifikationen hat Unſer Finanzminiſter das Nähere zu beſtimmen, durch die Theilnahme daran wird die Glaubwürdigkeit der amtseidlichen Angaben gedachter Beamten nicht geſchwächt.

Die bisher geſetzlichen Straf-Antheile der Denunzianten fallen fort.

Verjährung der Strafen.

§. 62. Die durch dieſes Geſetz für das Vergehen der Kontrebande und Defraudation beſtimmten Strafen verjähren in Fünf Jahren, bloße Ordnungsſtrafen aber in Einem Jahre ſeit Verübung des Vergehens oder der Kontravention.

§. 63. Auch die nicht in der Zollordnung vom 26. Mai 1818 und in der Verordnung vom 19. November 1824, deren Aufhebung durch das Patent vom heutigen Tage erfolgt iſt, enthaltenen geſetzlichen Beſtimmungen über die Unterſuchung und Beſtrafung der Zollvergehen werden, inſoweit in dieſem Geſetze etwas anderes verordnet worden iſt, hierdurch aufgehoben.

Gegeben Berlin, den 23. Januar 1838.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

Frh. v. Altenſtein. v. Kamptz. Mühler. v. Rochow. v. Nagler. Graf v. Alvensleben. Frh. v. Werther. v. Rauch.

Nr. 6.

Uebereinkunft der zum Zoll- und Handelsvereine verbundenen Regierungen wegen Ertheilung von Erfindungspatenten und Privilegien. Vom 21sten September 1842; Bekanntmachung der Ratifikation vom 29sten Juni 1843.

Zur Ausführung des bei dem Abschlusse der Zollvereinigungsverträge niedergelegten Vorbehalts einer weiteren Vereinbarung über die Annahme gemeinschaftlicher Grundsätze hinsichtlich der Erfindungspatente und Privilegien ist von den zum Zoll- und Handelsvereine verbundenen Regierungen für die Dauer des Zoll- und Handelsvereins nachstehende Uebereinkunft wegen Ertheilung von Erfindungspatenten und Privilegien unter dem 21. September 1842 verabredet und geschlossen worden:

Es bleibt zwar im Allgemeinen einem jeden Vereinsstaate vorbehalten, über die Ertheilung von Patenten oder Privilegien zur ausschließlichen Benutzung neuer Erfindungen im Gebiete der Industrie, es möge von einem Privilegium für eine inländische Erfindung (Erfindungspatent) oder von einem Privilegium für die Uebertragung einer ausländischen Erfindung (Einführungspatent) sich handeln, nach seinem Ermessen zu beschließen und die ihm geeignet scheinenden Vorschriften zu treffen; die sämmtlichen Vereinsstaaten verständigen sich jedoch, um einestheils die, aus dergleichen Privilegien hervorgehenden Beschränkungen der Freiheit des Verkehrs unter den Vereinsstaaten möglichst zu beseitigen, anderntheils eine Gleichmäßigkeit in den wesentlichen Punkten zu erreichen, in Folge des bei Eingehung der Zollvereinigungsverträge gemachten Vorbehalts allerseits dahin, die nachfolgenden Grundsätze über das Patentwesen zur Ausführung zu bringen.

I. Es sollen Patente überall nur für solche Gegenstände ertheilt werden, welche wirklich neu und eigenthümlich sind. Die Ertheilung eines Patents darf mithin nicht stattfinden für Gegenstände, welche vor dem Tage der Ertheilung des Patents innerhalb des Vereinsgebiets schon ausgeführt, gangbar, oder auf irgend eine Weise bekannt waren; insbesondere bleibt dieselbe ausgeschlossen bei allen Gegenständen, die bereits in öffentlichen Werken des In- oder Auslandes, sie mögen in der Deutschen oder in einer fremden Sprache geschrieben seyn, dergestalt durch Beschreibung oder Zeichnung dargestellt sind, daß danach deren Ausführung durch jeden Sachverständigen erfolgen kann.

Die Beurtheilung der Neuheit und Eigenthümlichkeit des zu patentirenden Gegenstandes bleibt dem Ermessen einer jeden Regierung überlassen.

Für eine Sache, welche als eine Erfindung eines vereinsländischen Unterthans anerkannt und zu Gunsten des letztern bereits in einem Vereinsstaate patentirt worden ist, soll außer jenem Erfinder selbst, oder dessen Rechtsnachfolger, Niemanden ein Patent in einem andern Vereinsstaate ertheilt werden.

II. Unter den im Artikel I. ausgedrückten Voraussetzungen kann auf die Verbesserung eines schon bekannten oder eines bereits patentirten Gegen-

ſtandes ein Patent gleichfalls ertheilt werden, ſofern die angebrachte Aenderung etwas Neues und Eigenthümliches ausmacht; es wird jedoch durch ein ſolches Patent in dem Fall, wenn die Verbeſſerung einen bereits patentirten Gegenſtand betrifft, das für dieſen letztern ertheilte Patent nicht beeinträchtigt, vielmehr muß das Recht zur Mitbenutzung des urſprünglich patentirten Gegenſtandes beſonders erworben werden.

III. Die Ertheilung eines Patents darf fortan niemals ein Recht begründen:

a) die Einfuhr ſolcher Gegenſtände, welche mit dem patentirten übereinſtimmen, oder

b) den Verkauf und Abſatz derſelben zu verbieten oder zu beſchränken. Eben ſo wenig darf dadurch dem Patent-Inhaber ein Recht beigelegt werden,

c) den Ge- oder Verbrauch von dergleichen Gegenſtänden, wenn ſolche nicht von ihm bezogen oder mit ſeiner Zuſtimmung anderweitig angeſchafft ſind, zu unterſagen,

mit alleiniger Ausnahme des Falles:

wenn von Maſchinen und Werkzeugen für die Fabrikation und den Gewerbebetrieb, nicht aber von allgemeinen, zum Ge- und Verbrauche des größern Publikums beſtimmten Handelsartikeln die Rede iſt.

IV. Dagegen bleibt es jeder Vereinsregierung überlaſſen, durch Ertheilung eines Patents innerhalb ihres Gebietes dem Patent-Inhaber:

1) ein Recht zur ausſchließlichen Anfertigung oder Ausführung des in Rede ſtehenden Gegenſtandes

zu gewähren.

Ingleichen bleibt es jeder Regierung anheimgeſtellt, innerhalb ihres Gebietes dem Patent-Inhaber

2) das Recht zu ertheilen,

a) eine neue Fabrikationsmethode,

oder

b) neue Maſchinen oder Werkzeuge für die Fabrikation

in der Art ausſchließlich anzuwenden, daß er berechtigt iſt, allen denjenigen die Benutzuug der patentirten Methode oder den Gebrauch des patentirten Gegenſtandes zu unterſagen, welche das Recht dazu nicht von ihm erworben, oder den patentirten Gegenſtand nicht von ihm bezogen haben.

V. Es ſollen in jedem Vereinsſtaate die Unterthanen der übrigen Vereinsſtaaten ſowohl in Betreff der Verleihung von Patenten, als auch hinſichtlich des Schutzes für die durch die Patentertheilung begründeten Befugniſſe, den eigenen Unterthanen gleich behandelt werden.

Die in einem Staate erfolgte Patentertheilung ſoll jedoch keineswegs als eine Rückſicht geltend gemacht werden dürfen, aus welcher nun auch in andern Vereinsſtaaten ein Patent auf denſelben Gegenſtand nicht zu verſagen wäre. Die Entſcheidung der Frage, ob ein Gegenſtand zur Patentertheilung geeignet ſey oder nicht, bleibt vielmehr innerhalb der gemeinſam

vereinbarten Grenzen dem freien Ermeſſen jedes einzelnen Staates nach den von ihm für räthlich befundenen Grundſätzen vorbehalten, ohne daß dieſem Ermeſſen durch die Vorgänge in andern Vereinsſtaaten vorgegriffen werden darf. Die Gewährung eines Patents begreift ferner für den Unterthan eines andern Vereinsſtaates die Befugniß zur ſelbſtſtändigen Niederlaſſung und Ausübung des Gewerbes, in welches der patentirte Gegenſtand einſchlägt, nicht in ſich; vielmehr iſt die Befugniß hierzu nach Maaßgabe der Verfaſſung jedes Staates beſonders zu erwerben.

VI. Wenn nach Ertheilung eines Patents der Nachweis geführt wird, daß die Vorausſetzung der Neuheit und Eigenthümlichkeit nicht gegründet geweſen ſey, ſo ſoll daſſelbe ſofort zurückgenommen werden. In ſolchen Fällen, wo der patentirte Gegenſtand zwar Einzelnen ſchon früher bekannt geweſen, von dieſen jedoch geheim gehalten worden iſt, bleibt das Patent, ſoweit deſſen Aufhebung nicht etwa durch anderweite Umſtände bedingt wird, zwar bei Kräften, jedoch gegen die gedachten Perſonen ohne Wirkung.

VII. Die Ertheilung eines Patentes in einem Vereinsſtaate iſt ſogleich, mit allgemeiner Bezeichnung des Gegenſtandes, des Namens und Wohnortes des Patent-Inhabers, ſo wie der Dauer des Patents, in den zu amtlichen Mittheilungen beſtimmten Blättern öffentlich zu verkünden.

In gleicher Art iſt auch die Prolongation eines Patents oder die Zurücknahme deſſelben vor Ablauf des urſprünglich beſtimmten Zeitraums öffentlich bekannt zu machen.

VIII. Die ſämmtlichen Vereinsregierungen werden ſich nach dem Ablaufe jedes Jahres vollſtändige Verzeichniſſe der im Laufe deſſelben ertheilten Patente gegenſeitig mittheilen.

Vorſtehende Uebereinkunft wird, nachdem ſolche allſeitig ratificirt worden iſt, hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Berlin, den 29. Juni 1843.

Für den Miniſter der auswärtigen Angelegenheiten.
Gr. v. Alvensleben.

Nr. 7.

Verordnung, die Einführung des Zollgewichts betreffend.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

verordnen, mit Rückſicht auf die in den Zollvereinigungs-Verträgen enthaltenen Verabredungen wegen Annahme eines gemeinſchaftlichen Zollgewichts in ſämmtlichen zum Zoll- und Handelsvereine verbundenen Staaten, und in Erwägung der hieraus für die Zollerhebung und Einrichtung her-

vorgehenden Erleichterungen, nach dem Antrage Unſeres Staatsminiſteriums, wie folgt:

§. 1.

Vom 1. Januar 1840 an ſollen die Berechnung der Ein-, Aus- und Durchgangszölle und die zu dieſem Zwecke bei den Zollſtellen vorkommenden Verwiegungen nach dem in ſämmtlichen Zollvereinsſtaaten gleichmäßig zur Anwendung kommenden Zollzentner und deſſen Unterabtheilungen (Zollgewicht) Statt finden. Die Beſtimmung des §. 27. der Anweiſung zur Verfertigung der Probemaaße und Gewichte vom 16. Mai 1816, wonach bei allen öffentlichen Verhandlungen keine andern als die in dieſer Anweiſung beſtimmten Gewichte angewendet werden ſollen, wird daher in Betreff der Zollerhebung hierdurch aufgehoben.

§. 2.

Der Zollzentner, welcher 100 Zollpfunde enthält, deren jedes in 30 Lothe getheilt wird, iſt gleich 106 Pfund 28,91551434 Loth Preußiſch, oder ziemlich nahe 106 Pfund $28^{29}/_{32}$ Loth (Einhundert und ſechs Pfund und Acht und zwanzig und neun und zwanzig zwei und dreißigſtel Loth) Preußiſch.

Das Zollpfund iſt gleich 1 Pfund 2,80915413 Loth Preußiſch, oder ziemlich nahe 1 Pfund $2^{14}/_{64}$ Loth (Ein Pfund und zwei und dreizehn vier und ſechszigſtel Loth) Preußiſch.

Das Zolloth iſt gleich 1,14030527 Loth Preußiſch, oder ziemlich nahe 1°_{64} Loth (Ein und neun vier und ſechszigſtel Loth) Preußiſch.

§. 3.

Die dem Zollzentner und deſſen Unterabtheilungen entſprechenden Gewichte (Zollgewichte), mit welchen die Zollſtellen verſehen werden, müſſen gehörig geſtempelt ſeyn, und es kommen die Beſtimmungen der §§. 13. und 18. der Maaß- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816 auch hinſichtlich dieſer Gewichte gleichfalls zur Anwendung, mit der Maaßgabe, daß die regelmäßige Prüfung derſelben nur alle drei Jahre, und zwar bei den Eichungs-Kommiſſionen, zu veranlaſſen iſt.

§. 4.

Sowohl die Normal-Eichungskommiſſion zu Berlin, als die Eichungskommiſſionen in den Regierungs-Departements ſind mit einem Satze von Normalgewichten zu verſehen, welche den im §. 2. beſtimmten Verhältniſſen zum Preußiſchen Gewichte entſprechen, und in Gemäßheit des §. 5. der Maaß- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816 in Anſehung ihrer fortdauernden Richtigkeit regelmäßig zu prüfen ſind.

§. 5.

Für den gemeinen Verkehr bewendet es in Anſehung der Verpflichtung zur Anwendung des Preußiſchen Gewichts überall bei den Beſtimmungen der Maaß- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816 und deren Erläuterungen und Ergänzungen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 31. Oktober 1839.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

Frh. v. Altenstein. v. Kamptz. Mühler. v. Rochow. v. Nagler. Graf v. Alvensleben. Frh. v. Werther. v. Rauch.

Nr. 8.

Maaß- und Gewichts-Ordnung für die Preußischen Staaten. Vom 16ten Mai 1816.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

Thun kund und fügen zu wissen, daß Wir nöthig erachtet haben, der Unsicherheit in Maaßen und Gewichten, die bisher in Unsern Staaten den Verkehr erschwerte, durch feste Bestimmungen abzuhelfen.

Wir verordnen daher wie folgt:

§. 1.

Es soll nach beiliegender Anweisung ein Satz von Probemaaßen und Gewichten unter Aufsicht einer Kommission von Sachverständigen verfertigt, und bei Unserm Ministerium der Finanzen und des Handels aufbewahrt werden. Diese Probemaaße und Gewichte sind fortan die einzig authorisirten Originale von Maaß und Gewicht für Unsere sämmtlichen Staaten.

§. 2.

a) Nach diesen Originalen soll ein zweiter Satz von Probemaaßen und Gewichten unter gleicher Aufsicht ausgearbeitet, und als beglaubigtes Exemplar derselben Unsrer Oberbaudeputation zur Verwahrung übergeben werden.

b) Zur Erhaltung der mathematisch genauen Richtigkeit für alle folgende Zeiten wird ein beglaubigten drittes Exemplar der Normal-Maaße und Gewichte, bei der mathematischen Klasse der Akademie der Wissenschaften, nachdem es von derselben, den gesetzlichen Bestimmungen gemäß, erkannt worden, niedergelegt.

c) Ein viertes beglaubigtes Exemplar der Probe-Maaße und Gewichte soll, zur Erhaltung des öffentlichen gerichtlichen Glaubens an die Identität und Uebereinstimmung mit den Originalen, zum Gewahrsam des hiesigen Kammergerichts genommen werden.

d) Die Oberbaudeputation, die mathematische Klasse der Akademie der Wissenschaften und das Kammergericht sind verpflichtet, so oft sie es nöthig finden, wenigstens aber alle Zehen Jahre, sich der fortdauernden Uebereinstimmung ihrer Exemplare mit den Originalen §. 1. durch sachverständige Vergleichung und nöthigenfalls Berichtigung zu

versichern, und die darüber aufgenommenen Protokolle durch Abdruck in den Amtsblättern jeder Regierung bekannt zu machen.

§. 3.

In jedem Regierungsdepartement wird eine Eichungskommission errichtet, welche der Regierung untergeordnet ist. Sie besteht aus einem Direktor, den die Regierung ernennt, vier bis sechs unbesoldeten Beisitzern, welche die Stadtverordneten des Orts aus der Bürgerschaft wählen, und einem Mechanikus, den die Regierung auf die Wahl der Kommission bestätigt.

§. 4.

Die in Berlin zu errichtende Eichungskommission erhält zugleich die Verpflichtung, so oft es von ihr verlangt wird, die Probe-Maaße und Gewichte der übrigen Eichungskommissionen zu prüfen, auch Probe-Maaße und Gewichte gegen Erstattung der Unkosten verfertigen zu lassen, für deren Richtigkeit sie verantwortlich ist. Der Sitz der Eichungskommissionen in den Regierungsdepartements soll durch Unsern Minister der Finanzen und des Handels bestimmt werden.

§. 5.

Jede Eichungskommission erhält einen Satz Probe-Maaße und Gewichte. Sie ist verpflichtet, sich von der fortdauernden Uebereinstimmung dieser Maaße und Gewichte mit den Probe-Maaßen und Gewichten der hiesigen Eichungskommissionen, so oft sie es nöthig findet, wenigstens aber alle Fünf Jahre, durch Vergleichung und nöthigenfalls Berichtigung zu versichern. Die Protokolle hierüber werden bei den Regierungen aufbewahrt.

§. 6.

Unter Aufsicht der Eichungskommissionen werden Eichungs-Aemter in den verkehrreichsten Städten errichtet. Wo dies für jetzt geschehen soll, bestimmt das Ministerium der Finanzen und des Handels auf den Vorschlag der Regierungen.

§. 7.

Die Eichungs-Aemter bestehen als Kommunal-Anstalten aus einem Magistrats-Mitgliede, zwei bis vier Deputirten der Bürgerschaft, und einem Sachkundigen. Sie erhalten von der Kommune einen nach dem Apparate der Eichungskommissionen §. 5. verfertigten Satz von Probe-Maaßen und Gewichten, dessen fortdauernde Uebereinstimmung mit diesem Apparate, wenigstens alle drei Jahre geprüft und durch die Eichungskommission zu ihrer Legitimation attestirt werden muß.

§. 8.

Bei jedem Eichungs-Amte muß an einem offenen Orte ein in Zolle eingetheiltes, metallenes Fußmaaß, und eine Elle befestiget seyn, woran jeder unentgeltlich die Richtigkeit seiner Maaße selbst prüfen kann. Das Amt sorgt für die Erhaltung dieser öffentlichen Probe-Maaße. In den größten Städten des Reichs soll überdies, an der Außenseite eines schicklichen öffentlichen Gebäudes, eine halbe Ruthe, in eine harte Steinart eingehauen, oder aus Eisen gegossen ausgestellt werden.

§. 9.

Die Eichungs-Aemter ſind verpflichtet, die Richtigkeit der ihnen von öffentlichen Behörden und Privat-Perſonen vorgelegten Maaße und Gewichte zu prüfen, und auf Verlangen durch Aufdrückung des ihnen anvertrauten Stempels zu beſcheinigen. Auch die Eichungskommiſſionen haben dieſelbe Verpflichtung, und vertreten überhaupt für ihren Ort durchgehends die Stelle eines Eichungs-Amts.

§. 10.

Zu ſeinem Privatgebrauche und in ſeiner eigenen Wirthſchaft kann jeder ſich ungeſtempelter Maaße und Gewichte bedienen.

§. 11.

Sobald aber irgend etwas nach Maaß oder Gewicht überliefert wird, kann ſowohl der Geber, als der Empfänger fordern, daß die Ueberlieferung nach gehörig geſtempelten Maaßen und Gewichten geſchehe.

§. 12.

Wer irgend eine Waare für Jedermann feil hält, darf ſich bei dem Verkauf keines andern als gehörig geſtempelten Maaßes und Gewichts bedienen; auch ſelbſt in ſeinem Laden oder in ſeiner Bude keine ungeſtempelten Maaße oder Gewichte haben. Durch die Uebertretung dieſer Vorſchrift wird, wenn auch ſonſt keine Uebervortheilung vorgefallen iſt, eine Polizeiſtrafe von Einem bis Fünf Thalern verwürkt.

§. 13.

Alle öffentlichen Adminiſtrationsbüreaux, als Poſten-, Militair- und Civilmagazine, für Rechnung des Staats, oder der Kommunen beſtehende Debitskomtoire, Forſtämter u. ſ. w., und alle, welche zu öffentlicher Beglaubigung des Maaßes oder Gewichts angeſtellt ſind, als Feldmeſſer, Holzmeſſer, Kornmeſſer, Vorſteher öffentlicher Waagen u. ſ. w., ſind verpflichtet, ſich bei ihren Geſchäften keiner andern, als gehörig geſtempelter Maaße und Gewichte zu bedienen, und dürfen auch bei einer Ordnungsſtrafe von Fünf Thalern kein ungeſtempeltes Maaß und Gewicht in ihrem Geſchäftslokal dulden.

§. 14.

Jede Kreis- und ſtädtiſche Polizeibehörde muß gehörig geſtempeltes Maaß und Gewicht ſoweit vorräthig haben, als der Lokalität nach der Unterſuchung der im gemeinen Verkehr vorkommenden Maaß- und Gewichtskontraventionen erforderlich iſt.

§. 15.

Nach Verlauf von acht Monaten von Kundmachung dieſer Verordnung ab, ſollen nur diejenigen Maaße und Gewichte für vorſchriftsmäßig geſtempelt gelten, die mit dem Stempel irgend eines inländiſchen Eichungs-Amtes bezeichnet ſind, ältere Stempel aber weiter nicht beachtet werden.

§. 16.

Die ausgezeichnete Form dieſes Stempels ſoll beſonders öffentlich bekannt gemacht werden, ſobald die Eichungs-Aemter eingerichtet ſind.

§. 17.

Die Stempelung entbindet Niemand von der Verpflichtung, dafür zu ſorgen, daß ſein geſtempeltes Maaß und Gewicht nicht durch den Gebrauch oder Zufall unrichtig werde.

§. 18.

Die in den §§. 13. und 14. bezeichneten Behörden und Perſonen ſind insbeſondere verflichtet, nicht nur, ſo oft ſie vermuthen, daß eine Abweichung zufällig entſtanden ſeyn könnte, ſondern in jedem Falle wenigſtens jährlich, die fortdauernde Uebereinſtimmung ihrer Maaße und Gewichte bei dem nächſten Eichungs-Amte prüfen, und ſich die befundene Richtigkeit zu ihrer Legitimation atteſtiren zu laſſen, bei Vermeidung einer Ordnungsſtrafe von Fünf Thalern.

§. 19.

Die örtliche Polizei iſt verpflichtet, die Maaße und Gewichte, wonach öffentlich verkauft wird, oft zu unterſuchen. Für ungeſtempelt befundene, zieht ſie ſofort mittelſt Dekrets die im §. 12. feſtgeſetzte Strafe ein. Geſtempelte, die ſie mit ihren Probemaaßen und Gewichten nicht übereinſtimmend findet, ſendet ſie zur Unterſuchung und Berichtigung nach dem §. 9. an das nächſte Eichungsamt. Dem Inhaber fallen dabei die Transport- und Eichungskoſten zur Laſt. Entſteht in der einen oder in der andern Beziehung die Vermuthung einer betrüglichen Abſicht, ſo denunzirt ſie den Fall außerdem noch den Kriminalgerichten, welche ihn von Amtswegen zu unterſuchen, und nach den Geſetzen darüber zu erkennen haben.

§. 20.

Zu mehrerer Sicherung des Verkehrs werden für den Verkauf gewiſſer Arten von Waaren nachfolgende Regeln feſtgeſetzt.

§. 21.

Den Gebrauch der in den verſchiedenen Provinzen üblichen Handhaspel wollen Wir vorläufig noch geſtatten. Sie müſſen indeß ebenfalls durch die Eichungsämter, welche von dem gebräuchlichen Maaß in Kenntniß zu ſetzen ſind, geſtempelt werden, und es findet auf die Perſonen, welche ſich ungeſtempelter, oder unrichtig geſtempelter Handhaspeln bedienen, um Geſpinnſt für den Handel danach abzumeſſen, dasjenige Anwendung, was im §. 19. beſtimmt worden iſt. Fabrikanten bleibt nicht allein unbenommen, in ihren Werkſtätten ungeſtempelte Handhaspel von beliebigem Umfange zu gebrauchen, ſondern ſie können auch das Garn, daß ſie außer ihren Werkſtätten zu ihrem Gebrauche ſpinnen laſſen, nach einem beliebigen Haspel beſtellen, ſo wie es jedem frei ſteht, ſich zum Abhaspeln des ledig-

lich zu seinem eigenen Bedarf bestimmten Garns, eines willkührlichen Maaßstabes zu bedienen. Auch bei dem Maschinengespinnst ohne Unterschied, kann jeder Fabrikant für jetzt diejenigen Haspel gebrauchen, die seiner Konvenienz entsprechen.

§. 22.

Im gesammten Bauwesen in Unsern Staaten soll künftig nur einerlei Ruthen-, Fuß- und Zollmaaß gebraucht werden, und namentlich der Gebrauch besonderer Schlesischer, Köllnischer ꝛc. ꝛc. Fuße und Zolle wegfallen.

§. 23.

Bei dem gesammten Bergwesen in Unsern sämmtlichen Staaten wird künftig nur einerlei Lachtermaaß gebraucht, und die Anwendung eines besondern Schlesischen Lachters hört auf.

§. 24.

Bei der Vermessung von Land, wird in Unsern sämmtlichen Staaten blos die §. 22. einzig authorisirte Ruthe gebraucht, und in Zehen- und Hundertheile getheilt. Die Anwendung der besondern Provinzial-Ruthen, als der Kulmischen, Olezkoischen, Schlesischen u. s. w. hört auf, auch die zu Verwechslungen Anlaß gebende Benennung von Dezimal-Fußen und Dezimal-Zollen fällt weg.

§. 25.

Steine, Mauerwerk, Faschinen, Erde, Torf, Brennholz sollen vom Jahre 1815 ab, im gemeinen Verkehr, und sofort in öffentlichen Verhandlungen blos nach Kubik-Klaftern von ein hundert acht Kubikfuß berechnet, und dabei blos der §. 22. authorisirte Fuß gebraucht werden. Eine solche Kubik-Klafter ist ein rechtwinklich aufgesetzter Haufen, sechs Fuß lang und breit, und drei Fuß hoch, oder tief. Indessen ist auch jede andere Aufsetzung gestattet, wenn sie nur die vorgeschriebene Anzahl Kubikfuße giebt. Jeder Käufer kann Ablieferung nach diesem Maaße verlangen. Die Polizei ist verpflichtet, die Aufsetzung darnach für die genannten Materialien zu fordern, so weit sie zu Jedermanns feilem Verkaufe kommen. Privatpersonen und Instituten, die blos für ihren Gebrauch oder ihre Fabrikation solche Materialien sammeln, oder anschaffen, bleibt dagegen die Aufsetzung nach ihrer Konvenienz unbenommen; so wie auch beim Bauwesen der übliche Gebrauch der Schachtruthen von 144 Kubikfuß noch beibehalten werden kann.

§. 26.

Die Böttcher sollen hinführo kein neues, oder durch Einsetzung neuer Dauben verändertes Gefäß, worin Wein, Bier, Essig, Branntwein und ähnliche Flüssigkeiten verkauft werden, aus den Händen geben, ohne darauf die Berliner Quartzahl und ihren Stempel einzubrennen. Dieser Stempel, der durch einzelne Buchstaben den Verfertiger speziell bezeichnet, wird

ihnen von der Eichungskommiſſion des Departements durch die Ortspolizei gegen bloße Erſtattung der Koſten zugefertigt. Die örtliche Polizei iſt verpflichtet, für deſſen Zurücklieferung zu ſorgen, ſobald der Böttcher das Gewerbe aufgiebt.

§. 27.

Durch das bloße Unterlaſſen der hiermit vorgeſchriebenen Bezeichnung verwirken die Böttcher Einen Thaler Polizeiſtrafe für jedes unbezeichnete Gefäß. Unrichtig befundene gebrannte Gefäße müſſen ſie unentgeltlich umarbeiten, und außerdem erlegen ſie noch den Werth des Gefäßes als Polizeiſtrafe. Auch bleibt es der Beurtheilung der Polizeibehörden überlaſſen, nach Bewandniß der Umſtände, die Einleitung des Kriminalverfahrens nachzuſuchen, und den Kontravenienten bei erheblicher Unrichtigkeit der Bezeichnung den Stempel abzunehmen.

§. 28.

Alle Flaſchen, welche inländiſche Glashütten verfertigen, müſſen daſelbſt mit einem Stempel bezeichnet werden, der neben dem beſondern Zeichen der Glashütte den Inhalt in Berliner Quarten, oder deren Theilen ausdrückt. Dieſe Stempel erhalten die Hüttenbeſitzer, gegen bloße Bezahlung der Koſten, von der Eichungskommiſſion des Regierungs-Departements durch die örtliche Polizeibehörde, die auch verpflichtet iſt, für deren Rücklieferung zu ſorgen, wenn die Glashütte eingeht.

§. 29.

Durch die bloße Nichtbezeichnung wird eine Polizeiſtrafe von zwei Groſchen für jede Flaſche verwirkt. Flaſchen, deren Inhalt um mehr als ein Sechszehntheil von der durch den Stempel bezeichneten Angabe abweicht, muß die Glashütte gegen Erſtattung des Kaufpreiſes und der Transportkoſten zurücknehmen.

§. 30.

Vom 1ſten Januar 1819 ab, kann Jedermann, der Bier, Wein, Eſſig oder Branntwein in Flaſchen kauft, fordern, daß ſie ihm in, nach §. 28., geſtempelten Flaſchen geliefert werden.

§. 31.

Die Eichungskommiſſionen ſollen Branntweinprobemeſſer, welche nach den Normalmeſſern, die ſie erhalten werden, angefertigt, und von ihnen geſtempelt ſeyn müſſen, zum Verkauf feil halten. Wer nach acht Monaten von Kundmachung dieſer Verordnung ab, Branntwein im Großen, von einer bedungenen Stärke kauft, kann verlangen, daß ihm derſelbe nach ſolchen geſtempelten Probemeſſern überliefert werde.

§. 32.

Die Gold- und Silberarbeiter erhalten diejenigen Stempel, welche er-

forderlich sind, um, den bestehenden Verordnungen gemäß, den Feingehalt der goldenen und silbernen Geräthe und Waaren aller Art zu bezeichnen, und den Namen des Verfertigers anzudeuten, gegen bloße Bezahlung der Kosten, durch die örtliche Polizeiobrigkeit, von derjenigen Eichungskommission, welche sich im Hauptorte der Provinz, wo das Oberpräsidium seinen Sitz hat, befindet. Die örtliche Polizeiobrigkeit muß auch für Rückgabe dieser Stempel sorgen, wenn der Gold- oder Silberarbeiter aufhört, sein Handwerk zu betreiben.

§. 33.

Jeder Käufer von neuer Gold- oder Silberarbeit ist berechtigt, die Annahme derselben zu versagen, wenn sie nicht mit dem hier vorgeschriebenen Stempel versehen ist.

§. 34.

Die Eichungskommission zu Berlin insbesondere, hat die Verpflichtung, sorgfältig ausgearbeitete Probemaaße und Gewichte, Behufs wissenschaftlicher Untersuchungen, zum Verkaufe bereit zu halten.

§. 35.

Alle Eichungskommissionen und Eichungsämter erhalten eine Taxe, wodurch bestimmt wird, was sie für die bei ihren vorfallenden Arbeiten und von ihnen zu liefernden Werkzeuge nehmen dürfen. Die Taxe muß in ihrem Geschäftslokal zu Jedermanns offener Ansicht angeschlagen, sämmtlichen Polizeibehörden mitgetheilt, auch dem Publikum durch die öffentlichen Blätter bekannt gemacht werden.

Wir beauftragen insbesondere Unser Ministerium der Finanzen und des Handels mit der Ausführung dieser Maaß- und Gewicht-Ordnung, und befehlen Unsern Ministerien, Landeskollegien, Polizei- und Justizbehörden, den Magistäten, Kommunen, und überhaupt sämmtlichen Einwohnern Unserer Staaten, sich darnach, jeder an seinem Theil genau zu achten.

So geschehen Berlin den 16ten Mai 1816.

Friedrich Wilhelm.

C. Fürst v. Hardenberg. v. Kircheisen. Graf v. Bülow.
v. Schuckmann. W. Fürst zu Wittgenstein. v. Boyen.

Nr. 9.

Anweisung zur Verfertigung der Probemaaße und Gewichte nach §. 1. der Maaß- und Gewicht-Ordnung vom 16ten Mai 1816.

§. 1.

Das Grundmaaß für sämmtliche Preußische Staaten ist der Preußische Fuß.

§. 2.

Unter dieser Benennung soll der seit dem 28sten Oktober 1773 in Preußen, den Marken und Pommern eingeführte sogenannte rheinländische Werkfuß verstanden werden.

§. 3.

Er enthält einhundert neun und dreißig und dreizehn hundert Theile Linien des in wissenschaftlichen Verhandlungen allgemein bekannten Pariser Fußes.

Damit aber die Größe des Preußischen Fußmaaßes, worauf die übrigen Maaße und Gewichte gegründet sind, unabhängig von jedem andern Maaße, auf einem Urmaaße beruhe, welches zu allen Zeiten, bei entstehenden Zweifeln, wieder erlangt werden kann, so soll nach Vollendung der Beobachtungen über die Sekunden-Pendul-Länge von Berlin, diese und ihr Verhältniß zum preußischen Fuß bekannt gemacht werden.

§. 4.

Dieser Preußische Fuß wird in zwölf Zolle und dieser Zoll in zwölf Linien eingetheilt.

§. 5.

Zwölf dieser Fuße machen eine Preußische Ruthe, die zum Gebrauche der Feldmesser, blos zehntheilig, hunderttheilig, und so fort, so weit es nöthig ist, eingetheilt wird.

§. 6.

Eine Preußische Meile ist eine Länge von zweitausend solcher Ruthen.

§. 7.

Die Berliner Elle soll fortan fünf und zwanzig und einen halben Preußischen Zoll enthalten.

§. 8.

Der Faden bei dem Seewesen enthält sechs Preußische Fuße.

§. 9.

Das Lachter bei dem Bergbau enthält achtzig Preußische Zolle. Er wird in acht Achtel, das Achtel in zehen Lachterzolle, der Lachterzoll in zehen Primen, die Prime in zehen Sekunden getheilt.

§. 10.

Der Preußiſche Morgen enthält einhundert achtzig Preußiſche Quadratruthen. Nach Hufen wird in öffentlichen Verhandlungen nicht mehr gerechnet.

§. 11.

Der Berliner Scheffel ſoll dreitauſend zwei und ſiebenzig Preußiſche Kubikzolle enthalten, und zwei und zwanzig Preußiſche Zoll im Lichten weit ſeyn. Neun Berliner Scheffel ſind demnach ſechszehn Preußiſche Kubikfuße.

§. 12.

Die Berliner Metze iſt ein Sechszehntheil des Scheffels. Sie enthält demnach einhundert zwei und neunzig Preußiſche Kubikzolle, oder neun Metzen ſind ein Kubikfuß.

§. 13.

Das Berliner Quart iſt ein Drittheil der Metze. Es enthält alſo vier und ſechszig Preußiſche Kubikzolle, oder ſieben und zwanzig Quart ſind ein Kubikfuß.

§. 14.

Der Eimer enthält ſechszig Berliner Quart; ein Orhoft enthält drei, ein Ohm zwei, ein Anker einen halben Eimer.

§. 15.

Die Biertonne enthält einhundert Quart.

§. 16.

Die Tonne zum Meſſen des Salzes, des Kalks, des Gipſes, der Stein- und Holzkohlen, der Aſche und anderer trocknen Waaren, enthält vier Berliner Scheffel, oder neun Tonnen ſind vier und ſechszig Kubikfuß.

§. 17.

Die Leinſaat-Tonne macht jedoch hiervon eine Ausnahme und behält ferner den bisher üblichen Inhalt. Nach dieſem enthalten vier und zwanzig ſolche Tonnen ſechs und funfzig und einen halben Berliner Scheffel; alſo die Tonne ſieben und dreißig zwei Drittheil Metzen.

§. 18.

Das Gewicht eines Preußiſchen Kubikfußes deſtillirten Waſſers im luftleeren Raume bei einer Temperatur von funfzehn Graden des Reaumürſchen Queckſilber-Thermometers wird in ſechs und ſechszig gleiche Theile getheilt. Ein ſolcher Theil iſt ein Preußiſches Pfund.

§. 19.

Die Hälfte dieſes Pfundes kommt genau mit der bisher bei dem Preußiſchen Münzweſen üblichen köllniſchen Mark überein, und ſoll auch ferner unter der Benennung Preußiſche Mark zum Wiegen der Münzen und des Goldes und Silbers gebraucht werden.

§. 20.

Die doppelte Eintheilung der Mark für Gold in vier und zwanzig Karate, für Silber in sechszehn Lothe, soll nicht mehr offiziell gebraucht, sondern die Mark für alle edele Metalle blos in zwei hundert acht und achtzig Gräne eingetheilt werden.

§. 21.

Das Preußische Pfund §. 18. soll auch als Kramergewicht dienen, und zu diesem Zwecke in zwei und dreißig Lothe, das Loth aber in vier Quentchen getheilt werden.

§. 22.

Ein hundert und zehen Pfunde sind ein Preußischer Centner.

§. 23.

Nach Steinen und Schiffspfunden soll bei öffentlichen Verhandlungen nicht mehr gerechnet werden. Dagegen soll die Preußische Schiffslast vier tausend Pfunde enthalten.

§. 24.

Das besondere Fleischergewicht wird nicht mehr gebraucht. Die Fleischer bedienen sich künftig auch des Kramergewichts.

§. 25.

Das Medizinalgewicht behält seine übliche Abtheilung. Demnach hat das Medizinalpfund zwölf Unzen, die Unze acht Drachmen, die Drachme drei Skrupel, der Skrupel zwanzig Gran.

Aber das Gewicht dieser Theile soll so bestimmt werden, daß das Medizinalpfund vier und zwanzig Preußische Lothe, die Unze zwei solcher Lothe, die Drachme ein Preußisches Quentchen enthält.

§. 26.

Juwelen werden auch ferner nach Karaten, und deren Eintheilung in halbe, viertel u. s. w. gewogen. Ein hundert sechszig solcher Karate sollen neun Preußischen Quentchen gleich seyn.

§. 27.

In allen öffentlichen Verhandlungen sollen im ganzen Preußischen Staate keine andere Maaße und Gewichte angewendet werden.

§. 28.

Auch für den Privatverkehr sollen in den alten Theilen der Marken und der Provinzen Pommern und Preußen keine andere Maaße und Gewichte stempelfähig seyn.

§. 29.

Dagegen soll in den, durch die neue Eintheilung des Staats, diesen Provinzen noch zugetheilten Landstrichen, so wie in allen andern, vorstehend nicht genannten Theilen des Staats, wo der Privatverkehr neben den erwähnten Maaßen und Gewichten auch den Gebrauch einzelner Provinzial-

maaße und Gewichte erfordert, dieſer Gebrauch von Privatverkehr vorläufig noch nachgegeben werden. Es müſſen aber durch die betreffenden Regierungen die Verhältniſſe dieſer Provinzialmaaße und Gewichte zu den geſetzlichen genau ausgemittelt, bei Unſerm Miniſterium der Finanzen und des Handels zur Prüfung eingereicht, das richtige Verhältniß dem Publikum bekannt gemacht, und hiernächſt jedes dieſer Maaße und Gewichte von den betreffenden Eichungsämtern geſtempelt werden.

§. 30.

Andere Provinzialmaaße und Gewichte als diejenigen, deren Gebrauch hiernach vorläufig noch geſtattet werden wird, ſind nicht ſtempelfähig.

§. 31.

Die §. 1. der Maaß- und Gewicht-Ordnung vom heutigen Tage zu verfertigenden Original-Maaße und Gewichte, welche künftig die einzige Grundlage des ganzen Preußiſchen Maaß- und Gewicht-Syſtems ſeyn ſollen, ſind allein und ganz genau nach vorſtehenden Vorſchriften und hiermit geſetzlich beſtimmten Verhältniſſen auszuarbeiten, ohne Rückſicht, was ſonſt für Maaße und Gewichte gebraucht worden ſeyn möchten.

Berlin, den 16ten Februar 1816.

Friedrich Wilhelm.

C. Fürſt v. Hardenberg. v. Kircheiſen. v. Bülow.
v. Schuckmann. W. Fürſt zu Wittgenſtein. v. Boyen.

Nr. 10.

Verordnung, die Verbindlichkeit zur Anwendung geſtempelter Maaße und Gewichte betreffend. Vom 13. Mai 1840.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

Da die in der Maaß- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816 (Geſetzſammlung von 1816 S. 142 ff.) enthaltenen Vorſchriften über die Verbindlichkeit zur Anwendung geſtempelten Maaßes und Gewichtes ſich nicht als ausreichend ergeben haben, um die durchgängige Anwendung gleicher und richtiger Maaße und Gewichte im Handel und Verkehre zu ſichern, ſo verordnen Wir, auf den Antrag Unſers Staats-Miniſteriums, wie folgt:

§. 1.

In allen Fällen, wo etwas nach Maaß oder Gewicht verkauft wird, darf die im Inlande erfolgende Ueberlieferung nur nach Preußiſchem, gehörig geſtempeltem Maaße oder Gewichte geſchehen. Iſt im Vertrage ein fremdes Maaß oder Gewicht verabredet, ſo muß daſſelbe bei jener Ueberlieferung auf Preußiſches Maaß oder Gewicht reducirt werden.

Die Uebertretung dieſer Vorſchrift hat für jeden der Kontrahenten eine polizeiliche Geldbuße von einem bis fünf Thaler zur Folge. Auch wird das dabei gebrauchte ungeſtempelte oder fremde Maaß oder Gewicht konfiscirt.

§. 2.

Das in der Maaß- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816 und in Unſerer Ordre vom 28. Juni 1827 in Anſehung der Waarenverkäufer enthaltene Verbot des Beſitzes oder Gebrauchs ungeſtempelter Maaße oder Gewichte findet auf ſämmtliche Gewerbtreibende dergeſtalt Anwendung, daß dieſelben, bei Vermeidung der darin vorgeſchriebenen Strafen, kein ungeſtempeltes Maaß oder Gewicht von der Art, wie es zum Einkauf oder Verkauf von Waaren in ihrem Gewerbebetriebe dient, beſitzen oder gebrauchen dürfen.

§. 3.

Auf die Beachtung dieſer Vorſchrift (§. 2.) hat die örtliche Polizei in Gemäßheit des §. 19. der Maaß- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816 durch Unterſuchung der in den Gewerbslokalen vorhandenen Maaße und Gewichte zu wachen.

Gegeben Berlin, den 13. Mai 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

v. Kamptz. Mühler. v. Rochow. v. Nagler. Graf v. Alvensleben. Frh. v. Werther. Für den Kriegsminiſter: v. Coſel.

Nr. 11.

Allgemeine Münzkonvention der zum Zoll- und Handelsvereine verbundenen Staaten. Vom 30. Juli 1838.

Nachdem die ſämmtlichen zu dem Zoll- und Handelsvereine verbundenen Regierungen, in Gemäßheit der in den Zollvereinigungs-Verträgen getroffenen Verabredung, auf die Einführung eines gleichen Münzſyſtems in ihren Landen hinzuwirken, übereingekommen ſind, die vorbehaltenen beſonderen Unterhandlungen hierüber eröffnen zu laſſen; ſo haben zu dieſem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt: . . . . . ,
von welchen Bevollmächtigten, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, folgender Vertrag abgeſchloſſen worden iſt.

Artikel 1.

Als Grundlage des geſammten Münzweſens in den Landen der hohen kontrahirenden Theile ſoll in allen Münzſtätten einerlei Münzmark angewendet werden, deren Gewicht, mit dem Gewichte der in dem Königreiche

Preußen und den Süddeutſchen Staaten des Zoll- und Handelsvereins bereits beſtehenden Mark übereinſtimmend, auf 233,⁴⁸⁸... Gramme feſtgeſetzt wird.

Artikel 2.

Nach dieſer gemeinſamen Grundlage ſoll das Münzweſen in den ſämmtlichen Landen der kontrahirenden Staaten geordnet werden und zwar in der Art, daß, je nachdem darin die Thaler- und Groſchen- oder die Gulden- und Kreuzerrechnung hergebracht oder den Verhältniſſen entſprechend iſt,

entweder: der Vierzehnthalerfuß, bei welchem die Mark feinen Silbers zu Vierzehn Thalern ausgebracht wird, mit dem Werthsverhältniſſe des Thalers zu 1¾ Gulden,

oder: der Vier- und zwanzig und einhalb Guldenfuß, bei welchem aus der Mark feinen Silbers Vier und zwanzig und ein halber Gulden geprägt werden, mit dem Werthsverhältniſſe des Guldens zu ⅔ Thaler,

als Landesmünzfuß gelten wird.

Artikel 3.

Insbeſondere wird

einerſeits in den Königlich Preußiſchen und Sächſiſchen, in den Kurfürſtlich Heſſiſchen, Großherzoglich Sächſiſchen und Herzoglich Sachſen-Altenburgiſchen Landen, in dem Herzoglich Sachſen-Coburg- und Gothaiſchen Herzogthume Gotha, in der Fürſtlich Schwarzburg-Rudolſtädtiſchen Unterherrſchaft, in den Fürſtlich Schwarzburg-Sondershauſenſchen Landen, ſo wie in den Landen der Fürſtlich Reuſſiſchen ältern und jüngern Linie:

der 14 Thalerfuß,

andererſeits in den Königlich Bayeriſchen und Württembergiſchen, in den Großherzoglich Badenſchen und Heſſiſchen, ſo wie in den Herzoglich Sachſen-Meiningenſchen Landen, in dem Herzoglich Sachſen-Coburg- und Gothaiſchen Fürſtenthume Coburg, in dem Herzogthume Naſſau, in der Fürſtlich Schwarzburg-Rudolſtädtiſchen Oberherrſchaft und in der freien Stad tFrankfurt:

der 24½ Guldenfuß,

ausſchließlich als Landesmünzfuß fortbeſtehen, oder, wo ein anderer Landesmünzfuß beſteht, ſpäteſtens mit dem 1. Januar 1841 eingeführt werden.

Artikel 4.

Ein jeder der kontrahirenden Staaten wird ſeine Ausmünzungen auf ſolche Stücke beſchränken, welche der dem vereinbarten Münzfuße (Art. 2. und 3.) entſprechenden Rechnungsweiſe gemäß ſind. Die Annahme gleichförmiger Vorſchriften hierüber bleibt der Verſtändigung unter denjenigen der kontrahirenden Staaten, die ſich zu demſelben Landesmünzfuße bekennen, vorbehalten.

Artikel 5.

Sämmtliche kontrahirende Regierungen verpflichten ſich, bei den Ausmünzungen von grober Silbermünze, folglich von Hauptmünzen ſowohl,

als deren Theilstücken — Kourantmünzen —, ihren Landesmünzfuß (Art. 3.) genau innehalten und die möglichste Sorgfalt darauf verwenden zu lassen, daß auch die einzelnen Stücke durchaus vollhaltig und vollwichtig ausgemünzt werden. Sie vereinigen sich insbesondere gegenseitig zu dem Grundsatze, daß unter dem Vorwande eines sogenannten Remediums an dem Gehalte oder dem Gewichte der Münzen nichts verkürzt, vielmehr eine Abweichung von dem den Letzteren zukommenden Gehalte oder Gewichte nur insoweit nachgesehen werden dürfe, als solche durch die Unerreichbarkeit einer absoluten Genauigkeit bedingt wird.

Artikel 6.

Bei der Bestimmung des Feingehalts der Silbermünzen soll überall die Probe auf nassem Wege entscheidend sein.

Artikel 7.

Zur Vermittelung und Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs unter den kontrahirenden Staaten soll eine, den beiden im Art. 2. gedachten Münzfüßen entsprechende gemeinschaftliche Hauptsilbermünze — Vereinsmünze — zu einem Siebentheile der Mark feinen Silbers ausgeprägt werden, welche sonach den Werth von 2 Thalern oder 3½ Gulden erhalten wird und zu diesem Werthe im ganzen Umfange der kontrahirenden Staaten, bei allen Staats-, Gemeinde-, Stiftungs- und andern öffentlichen Kassen, so wie im Privatverkehr, namentlich auch bei Wechselzahlungen, unbeschränkt Gültigkeit, gleich den eignen Landesmünzen, haben soll.

Artikel 8.

Das Mischungsverhältniß der Vereinsmünze wird auf neun Zehntheile Silber und ein Zehntheil Kupfer festgesetzt. Es werden demnach $6^{3}/_{10}$ Stücke eine Mark, oder 63 Stücke zehn Mark wiegen. Die Abweichung im Mehr oder Weniger darf, unter Festhaltung des im Art. 5. anerkannten Grundsatzes, bei dem einzelnen Stücke im Feingehalte sowohl, als im Gewichte, nicht mehr als drei Tausendtheile betragen.

Die Vereinsmünze erhält einen Durchmesser von 41 Millimetern; sie wird im Ringe und mit einem glatten, mit vertiefter Schrift oder Verzierung versehenen Rande geprägt.

Der Revers, auf dessen möglichste Uebereinstimmung von allen Regierungen Bedacht genommen werden wird, muß jedenfalls die Angabe des Theilverhältnisses zur Mark feinen Silbers, dann des Werths in Thalern und Gulden und die ausdrückliche Bezeichnung als Vereinsmünze enthalten.

Artikel 9.

Es sollen vom 1. Januar 1839 bis dahin 1842 an Vereinsmünze mindestens zwei Millionen Stücke, und zwar jährlich zum dritten Theile, ausgeprägt werden, und es verpflichtet sich ein jeder der kontrahirenden Staaten, hieran nach dem Maaßstabe seiner Bevölkerung Antheil zu nehmen.

Die ferneren Ausprägungen von Vereinsmünzen nach Ablauf des vorbestimmten Zeitraums sollen, sofern darüber eine anderweite Vereinbarung

nicht erfolgt, in dem Maaße fortgeſetzt werden, daß innerhalb jedesmaliger vier Jahre mindeſtens ebenfalls zwei Millionen Stücke, unter Aufrechthaltung des angenommenen Vertheilungsmaaßſtabes, ausgeprägt werden.

Ueber die erfolgten Ausprägungen werden die kontrahirenden Regierungen am Schluſſe jedes Jahres ſich gegenſeitig Nachweiſung zugehen laſſen.

Artikel 10.

Die kontrahirenden Regierungen werden die neu ausgegebenen Vereins-Münzen gegenſeitig von Zeit zu Zeit in Bezug auf ihren Feingehalt und auf ihr Gewicht prüfen laſſen und von den Ausſtellungen, die ſich dabei etwa ergeben, einander Mittheilung machen. Für den unerwarteten Fall, daß die Ausmünzung der einen oder der andern der betheiligten Regierungen im Feingehalte oder im Gewichte den vertragsmäßigen Beſtimmungen nicht entſprechend befunden würde, übernimmt dieſelbe die Verbindlichkeit, entweder ſofort, oder nach vorangegangener ſchiedsrichterlicher Entſcheidung, ſämmtliche von ihr geprägte Vereinsmünzen desjenigen Jahrgangs, welchem die fehlerhafte Ausmünzung angehört, wieder einzuziehen.

Artikel 11.

Sämmtliche kontrahirende Staaten verpflichten ſich, ihre eignen groben Silbermünzen niemals gegen den ihnen beigelegten Werth herabzuſetzen, auch eine Außerkursſetzung derſelben anders nicht eintreten zu laſſen, als nachdem eine Einlöſungsfriſt von mindeſtens vier Wochen feſtgeſetzt und wenigſtens drei Monate vor ihrem Ablaufe öffentlich bekannt gemacht worden iſt. Die Feſtſtellung des Werthsverhältniſſes, nach welchem zum Behufe des Ueberganges zu dem neuen Landesmünzfuße (Art. 3.) die Münzen des bisherigen Landesmünzfußes eingelöſt, oder in Umlauf gelaſſen werden ſollen, bleibt jedoch einer jeden betheiligten Regierung vorbehalten.

Nicht minder macht jeder Staat ſich verbindlich, die Eingangs gedachten Münzen, einſchließlich der von ihm ausgeprägten Vereinsmünzen, wenn dieſelben in Folge längerer Cirkulation und Abnutzung eine erhebliche Verminderung des ihnen urſprünglich zukommenden Metallwerths erlitten haben, allmählig zum Einſchmelzen einzuziehen, und dergleichen abgenutzte Stücke auch dann, wenn das Gepräge undeutlich geworden, ſtets für voll zu demjenigen Werthe, zu welchem ſie, nach der von ihm getroffenen Beſtimmung, gegenwärtig im Umlaufe ſind, oder künftig werden in Umlauf geſetzt werden, bei allen ſeinen Kaſſen anzunehmen.

Artikel 12.

Es bleibt vorbehalten, zu Zahlungen im kleinen Verkehre und zur Ausgleichung, kleinere Münze nach einem leichtern Münzfuße, als dem Landesmünzfuße (Art. 2. und 3.), in einem der letztern entſprechenden Nennwerthe, als Scheidemünze prägen zu laſſen. Sämmtliche kontrahirende Staaten verpflichten ſich aber, nicht mehr Scheidemünze in Umlauf zu ſetzen, als zu obigem Zwecke für das Bedürfniß des eignen Landes erforderlich iſt. Sie werden auch nach Thunlichkeit darauf hinwirken, daß die gegen-

wärtig im Umlaufe befindliche Scheidemünze auf jenes Maaß zurückgeführt und sodann Niemand genöthigt werde, eine Zahlung, welche den Werth der kleinsten groben Münze (Art. 5.) erreicht, in Scheidemünze anzunehmen.

Artikel 13.

Jeder kontrahirende Staat macht sich ferner verbindlich:

a) seine eigne Silberscheidemünze niemals gegen den ihr beigelegten Werth herunter zu setzen, auch eine Außerkurssetzung derselben nur dann eintreten zu lassen, wenn eine Einlösungsfrist von mindestens vier Wochen festgesetzt, und wenigstens drei Monate vor ihrem Ablaufe öffentlich bekannt gemacht worden ist,

b) dieselbe, wenn in Folge längerer Cirkulation und Abnutzung das Gepräge undeutlich geworden ist, nach demjenigen Werthe, zu welchem sie nach der von ihm getroffenen Bestimmung gegenwärtig im Umlaufe ist, oder künftig wird in Umlauf gesetzt werden, allmählig zum Einschmelzen einzuziehen, auch nach dem nämlichen Werthe

c) seine Silberscheidemünze aller Art in näher zu bezeichnenden Kassen, auf Verlangen, gegen grobe, in seinen Landen kursfähige Münze umzuwechseln. Die zum Umwechseln bestimmte Summe darf jedoch nicht unter Einhundert Thalern, beziehungsweise Einhundert Gulden, betragen.

Artikel 14.

Durch gegenwärtigen Vertrag soll an den Bestimmungen der Münz-Konvention d. d. München, den 25. August 1837 und der besondern Uebereinkunft über die Scheidemünze von demselben Datum nichts geändert werden.

Artikel 15.

Die kontrahirenden Staaten werden alle Gesetze und Verordnungen, welche zur Ordnung des Münzwesens im Sinne der gegenwärtigen Konvention ergehen werden, ingleichen die zu deren Ausführung unter Einzelnen von ihnen etwa zu Stande kommenden Vereinbarungen sich einander mittheilen.

Artikel 16.

Sämmtliche Regierungen sichern sich gegenseitig zu, der Begehung von Münzverbrechen, es mögen solche gegen den eigenen Staat oder gegen einen andern Vereinsstaat gerichtet sein, auf das Nachdrücklichste entgegen zu wirken, zu dem Ende alle gesetzlichen Mittel in Anwendung zu bringen, welche zur Verhütung, Entdeckung und Bestrafung derartiger Verbrechen dienen können, auch in dem Falle, wo dabei das Interesse einer andern Vereinsregierung betheiligt ist, die letztere von den gemachten Entdeckungen und von dem Ergebnisse der geführten Untersuchungen ungesäumt zu benachrichten.

Artikel 17.

Für den Fall, daß andere Deutsche Staaten der gegenwärtigen Münz-Konvention beizutreten wünschen, erklären die kontrahirenden Regierungen

ſich bereit, dieſem Wunſche durch deshalb einzuleitende Verhandlungen Folge zu geben.

Artikel 18.

Die Dauer der gegenwärtigen, vom Tage der Auswechſelung der Ratifikationen an in Kraft tretenden Uebereinkunft wird bis zum Schluſſe des Jahres 1858 feſtgeſetzt, und ſoll dieſelbe alsdann, inſofern der Rücktritt von der einen oder der andern Seite nicht erklärt, oder eine anderweite Vereinbarung darüber nicht getroffen worden iſt, ſtillſchweigend von fünf zu fünf Jahren als verlängert angeſehen werden.

Es iſt aber ein ſolcher Rücktritt nur dann zuläſſig, wenn die betreffende Regierung ihren Entſchluß mindeſtens zwei Jahre vor Ablauf der ausdrücklich feſtgeſetzten oder ſtillſchweigend verlängerten Vertragsdauer den übrigen mitkontrahirenden Regierungen bekannt gemacht hat, worauf ſodann unter ſämmtlichen Vereinsſtaaten unverweilt weitere Verhandlung einzutreten hat, um nach Befinden die Veranlaſſung der erfolgten Rücktrittserklärung und ſomit dieſe Erklärung ſelbſt im Wege gemeinſamer Verſtändigung zur Erledigung bringen zu können.

Gegenwärtige allgemeine Münzkonvention ſoll alsbald zur Ratifikation den hohen Kontrahenten vorgelegt und die Auswechſelung der Ratifikations-Urkunden ſpäteſtens binnen drei Monaten in Dresden bewirkt werden.

So geſchehen Dresden, den 30. Juli 1838.

Adolf v. Pommer-Eſche. (L. S.) Moritz Weigand. (L. S.) Carl Friedrich Scheuchler. (L. S.)

Adolph v. Weiſſenbach. (L. S.) Guſtav Hauber. (L. S.) Franz Anton Regenauer. (L. S.)

Wilhelm Duyſing. (L. S.) C. Eckhardt. (L. S.) Ottokar Thon. (L. S.) Ludwig Blomeyer. (L. S.)

Karl Geutebrück. (L. S.) Julius Gelbke. (L. S.) Philipp Scholz. (L. S.)

Ludwig Frhr. v. Mannsbach. (L. S.) Konrad Adolph Banſa. (L. S.)

Vorſtehende Konvention iſt ratifizirt, und ſind die Ratifikations-Urkunden derſelben am 7. Januar 1839 zu Dresden ausgewechſelt worden.

Nr. 12.

Allerhöchste Kabinetsordre vom 26. September 1846, den in den Preußischen Strafgesetzen gemachten Unterschied bei Verbrechen und Vergehen gegen das diesseitige oder fremdherrliche Münzregal betreffend.

Unter Bezugnahme auf das zwischen den Staaten des Zollvereins am 21. Oktober 1845 abgeschlossene Münzkartel und zur Erfüllung der nach den Artikeln 1. und 4. desselben übernommenen Verpflichtungen, bestimme Ich auf Ihren Antrag in dem Berichte vom 7. d. M., daß für die Dauer des gedachten Münzkartels in Beziehung auf diejenigen Staaten, mit welchen letzteres abgeschlossen ist, der in den Preußischen Strafgesetzen gemachte Unterschied zwischen inländischem und ausländischem geprägten und Papiergelde, sowie zwischen inländischen und ausländischen Papieren der im Artikel 4. des Münzkartels bezeichneten Art wegfallen und ein gegen das Münzregal eines der vorgedachten Staaten gerichtetes oder an den bezeichneten Papieren eines dieser Staaten begangenes Verbrechen oder Vergehen eines diesseitigen Angehörigen eben so bestraft werden soll, als wenn dasselbe gegen das diesseitige Münzregal gerichtet oder an inländischen gleichartigen Papieren begangen wäre. Dieser Mein Befehl ist gleichzeitig mit dem Münzkartel vom 21. Oktober 1845 durch die Gesetzsammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Breslau, den 26. September 1846.

Friedrich Wilhelm.

An
die Staatsminister, General der Infanterie v. Thile,
Uhden, Frh. v. Canitz und v. Düesberg.

Nr. 13.

Münzkartel unter den zum Zollvereine verbundenen Staaten. Vom 21. Oktober 1845.

Nachdem die zum Zoll- und Handelsvereine verbundenen Regierungen als wünschenswerth erkannt haben, zur Vervollständigung der allgemeinen Münz-Konvention vom 30. Juli 1838 und zu gegenseitig wirksamerem Schutze ihres Münzregals, ein Münzkartel abzuschließen, so haben zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt: . . . . . ,
von welchen Bevollmächtigten, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, folgendes Münzkartel abgeschlossen wurde:

Artikel 1.

Die kontrahirenden Staaten verpflichten sich, ihre Angehörigen wegen eines, gegen das Münzregal eines anderen Vereinsstaates — sei es in Be-

zug auf die von demſelben geprägten Münzen, oder in Bezug auf das von ihm ausgegebene Papiergeld — unternommenen oder begangenen Verbrechens oder Vergehens, oder wegen der Theilnahme an einem ſolchen Verbrechen oder Vergehen, eben ſo zur Unterſuchung zu ziehen und mit gleicher Strafe zu belegen, als wenn das Verbrechen oder Vergehen gegen das eigene Münzregal gerichtet wäre.

Artikel 2.

Die kontrahirenden Staaten übernehmen ferner die Verpflichtung, die in ihrem Gebiete ſich aufhaltenden Fremden, von welchen ein ſolches Verbrechen oder Vergehen gegen das Münzregal eines anderen Vereinsſtaates unternommen oder begangen worden, oder welche an dieſem Verbrechen oder Vergehen Theil genommen haben, auf Requiſition des betheiligten Staates an deſſen Gerichte auszuliefern; mit der Maaßgabe jedoch, daß, im Falle dergleichen Individuen Angehörige eines Dritten der kontrahirenden Staaten ſind, der letztere vorzugsweiſe berechtigt bleibt, die Auslieferung zu verlangen, und deshalb auch von dem requirirten Staate zunächſt zur Erklärung über die Ausübung dieſes Rechtes aufzufordern iſt.

Artikel 3.

Die im Artikel 2. ausgeſprochene Verpflichtung zur Auslieferung ſoll nicht eintreten, wenn der Staat, in deſſen Gebiete ein ſolcher Fremder ſich befindet, entweder

a) in Gemäßheit eines zwiſchen ihm und einem nicht zum Zollvereine gehörigen Staate beſtehenden allgemeinen Vertrages über die gegenſeitige Auslieferung der Verbrecher verpflichtet iſt, denſelben dahin auszuliefern, oder

b) die Unterſuchung und Beſtrafung ſelbſt verhängen zu laſſen, vorzieht. Im letzteren Falle ſoll jedoch die im erſten Artikel eingegangene Verpflichtung gleichfalls Anwendung finden.

Artikel 4.

Die kontrahirenden Staaten wollen die Beſtimmungen der Artikel 1. bis 3. auch auf Verbrechen und Vergehen, welche die betrügliche Nachahmung oder die Verfälſchung der von einem von ihnen ausgeſtellten Staatsſchuldſcheine und zum öffentlichen Umlaufe beſtimmten Papiere, ſowie der von anderen Inſtituten, Nationalbanken oder Geſellſchaften mit landesherrlichem Privilegium auf jeden Inhaber ausgefertigten Kreditpapiere zum Gegenſtande haben, oder die wiſſentlich oder aus gewinnſüchtiger Abſicht unternommene Verbreitung ſolcher unechten Papiere betreffen, in der Art ausgedehnt wiſſen, daß bei der Beſtrafung ſolcher Verbrechen und Vergehen zwiſchen inländiſchen Papieren und gleichartigen Papieren aus einem anderen Vereinslande ein Unterſchied nicht gemacht werden, auch hinſichtlich der Unterſuchung oder Auslieferung dasjenige Anwendung finden ſoll, was vorſtehend für Münzverbrechen vereinbart worden iſt.

Artikel 5.

Das gegenwärtige Münzkartel, das vom Tage der Ratifikationsauswechſelung an in Kraft tritt, ſoll ſo lange, als die allgemeine Münzkonvention vom 30. Juli 1838 beſtehen wird, in Wirkſamkeit bleiben.

Es ſoll alsbald zur Ratifikation vorgelegt und die Auswechſelung der Ratifikationsurkunden ſoll binnen drei Monaten in Karlsruhe bewirkt werden.

So geſchehen Karlsruhe, den 21. Oktober 1845.

Adolph Georg Theodor Pochhammer.
(L. S.)

Karl Meixner.
(L. S.)

Ludwig v. Zahn.
(L. S.)

Wilhelm Baphinger.
(L. S.)

Wilhelm Philipp Goßweyler.
(L. S.)

Wilhelm Duyſing.
(L. S.)

Ludwig Philipp Sartorius.
(L. S.)

Guſtav Thon.
(L. S.)

Adolph Georg Theodor Pochhammer,
aus Auftrag und im Namen des Herzoglich Braunſchweigiſchen Bevollmächtigten.
(L. S.)

Philipp Scholz.
(L. S.)

Karl Emil Coeſter.
(L. S.)

Vorſtehendes Kartel iſt ratifizirt und ſind die Ratifikationsurkunden deſſelben am 18. Juni 1846 zu Karlsruhe ausgewechſelt worden.

Dritte Abtheilung.

Gesetze und Verordnungen,

den Handel, die Verhältnisse des Rhederei-Gewerbes und die Erhebung der Hafengelder und sonstigen Schiffahrts-Abgaben in den Preußischen Ostsee-Häfen betreffend.

Nr. 1.

Verordnung wegen Anordnung eines Handelsraths, Errichtung eines Handels-Amts und Verbindung des statistischen Bureau's mit letzterem, vom 7. Juni 1844.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

haben in landesväterlicher Fürsorge für die Interessen des Handels und der Gewerbe beschlossen, einen Handelsrath unter Unserm unmittelbaren Vorsitze anzuordnen, und ein Handelsamt, mit welchem das statistische Büreau verbunden werden soll, zu errichten, und verordnen zu dem Ende, was folgt:

§. 1.

Im Handelsrathe sollen unter Unserem Vorsitze die wichtigeren Angelegenheiten des Handels und der Gewerbe, mit Einschluß der Schiffahrt, nachdem solche in den betreffenden Ministerien unter Mitwirkung des Handelsamts (§. 3.) vollständig vorbereitet worden sind, berathen und zu Unserer Entscheidung gebracht werden. — Es gehören dahin alle, auf jene Angelegenheiten bezügliche allgemeine Maaßregeln, namentlich die Entwürfe zu Gesetzen über Handel und Gewerbe, Veränderungen des Zolltarifs, Handels- und Schiffahrtsverträge mit auswärtigen Staaten, Einrichtungen im Innern zur Belebung des Verkehrs und der Industrie ꝛc. Wegen derjenigen dieser Angelegenheiten, welche noch eine weitere Vorbereitung im Staats-Ministerium oder im legislativen Wege erfordern, werden Wir, bevor Wir über dieselben entscheiden, das Erforderliche besonders anordnen.

§. 2.

Der Handelsrath besteht aus:

1) dem Minister, welcher in Unserm Kabinet den Vortrag in Handels- und Gewerbesachen hat,
2) dem Kabinetsminister für die auswärtigen Angelegenheiten,
3) dem Finanzminister,
4) dem Minister des Innern,
5) dem Justizminister, und
6) dem Präsidenten des Handelsamts (§. 4.).

Die Mitwirkung des Juſtizminiſters tritt nur bei legislativen Gegenſtänden ein.

Sollten Wir den Vorſitz im Handelsrathe Selbſt zu führen, verhindert ſein, ſo leitet der älteſte der anweſenden Staatsminiſter die Berathung; das Reſultat derſelben muß Uns in dieſem Falle mittelſt Vorlegung des Protokolls angezeigt werden.

§. 3.

Das Handelsamt iſt beſtimmt, zu fortwährender Erhaltung einer vollſtändigen Ueberſicht über den Zuſtand und Gang des Handels und der Gewerbe die nöthigen Nachrichten zu ſammeln, und mittelſt derſelben die nach §. 1. vor den Handelsrath gehörenden Angelegenheiten vorzubereiten. Demſelben ſteht aber eine Theilnahme an der Verwaltung des Handels- und Gewerbeweſens nicht zu; dieſe verbleibt den dafür gegenwärtig angeordneten Behörden, und wird in den hierauf bezüglichen Geſchäfts-Verhältniſſen der Handelskammern und kaufmänniſchen Korporationen zu dem Finanz-Miniſterium und deſſen Abtheilung für Handel und Gewerbe ꝛc. nichts geändert.

§. 4.

Dem Handelsamte ſteht ein Präſident vor, welchem das zu ſeiner Hülfe erforderliche Perſonal beigegeben wird. Derſelbe leitet die ſämmtlichen Geſchäfte des Handelsamts ſelbſtſtändig und unter eigener Verantwortlichkeit. Im Handelsrathe ſteht ihm, gleich jedem anderen Mitgliede, eine Stimme zu, und er kann daher auch verlangen, daß ſeine von der Mehrheit abweichende Anſicht, wenn Wir der Berathung nicht Selbſt beiwohnen, zu Unſerer Entſcheidung beſonders vorgetragen werde.

§. 5.

Der Präſident des Handelsamts hat ſich in einer ſtets lebendigen Kenntniß von den Verhältniſſen des Handels und der Gewerbe, deſſen Bedürfniſſen und der zu ihrer Abhülfe geeigneten Mittel, ſo wie in einem ſteten Wechſelverkehr hierüber mit den betreffenden Miniſterien zu erhalten. — Letztere, wie erſterer, haben die Befugniß, in Beziehung auf dergleichen in ihrem Geſchäftskreiſe ſich kund gebenden Bedürfniſſe, gutachtliche Vorſchläge im Handelsrathe zur Sprache zu bringen.

§. 6.

Der Präſident des Handelsamtes beruft, wo es zur Erörterung wichtiger Fragen nöthig erſcheint, im Einverſtändniſſe mit den Miniſtern der auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen ſachkundige Männer, nach Befinden, aus allen oder aus einzelnen Provinzen der Monarchie zu gemeinſamer Berathung, führt hierbei den Vorſitz und ſchließt die Verſammlung, ſobald er ſich über den Gegenſtand hinreichend unterrichtet findet; förmliche Abſtimmungen und Beſchlüſſe finden bei dieſer, blos informatoriſchen Berathung nicht ſtatt.

§. 7.

Die Handelskammern und Vorstände der kaufmännischen Korporationen haben aus den verschiedenen Zweigen des Handels und der Gewerbe, und ohne Beschränkung auf eine gewisse Zahl, Männer, zu deren Einsichten, Sachkenntniß und Charakter sie besonderes Vertrauen haben, dem Präsidenten des Handelsamts namhaft zu machen. Dieser hat sogleich, nachdem das Handelsamt in Wirksamkeit getreten ist, jene Behörden und Vorstände aufzufordern, ihm Verzeichnisse hierüber einzureichen, wegen deren periodischer Ergänzung oder Erneuerung besondere Anordnung ergehen wird. Der Präsident des Handelsamts hat aus diesen Verzeichnissen für jeden einzelnen Fall der im §. 6. erwähnten Berathungen die geeigneten Personen auszuwählen; doch bleibt ihm vorbehalten, auch andere sachkundige Männer des Inlandes zu den Berathungen zuzuziehen. Sollten Fälle eintreten, wobei es auf Detail-Kenntnisse eines zur Berathung vorliegenden speziellen Gegenstandes ankömmt, die sich bei den von den Handelskammern und Vorständen der kaufmännischen Korporationen namhaft gemachten Männern nicht voraussetzen ließen, so hat der Präsident des Handelsamts die genannten Behörden aufzufordern, für diesen Fall sachkundige Männer besonders zu bezeichnen.

§. 8.

Alle Behörden des Inlandes, insbesondere die Handelskammern und die Vorstände der kaufmännischen Korporationen, imgleichen die im Auslande befindlichen Konsulate, sind verpflichtet, dem Präsidenten des Handelsamts auf Erfordern Auskunft zu geben.

Von allen Vorgängen, welche für den Handel und die Gewerbe von erheblichem Interesse sind, von den in den Ministerien periodisch angefertigten, auf den kommerziellen und gewerblichen Verkehr Bezug habenden statistischen Uebersichten, Nachweisungen und Zusammenstellungen, imgleichen von den Verwaltungs-Berichten der Provinzialbehörden über Handel und Gewerbe ist dem Präsidenten des Handelsamts durch die Ministerien von Amts wegen Mittheilung zu machen; derselbe hat dagegen auch sämmtlichen Ministerien auf Erfordern über Handels- und Gewerbsgegenstände Auskunft zu ertheilen.

§. 9.

Bei den Berathungen des Staatsministeriums über die demselben nach §. 1. überwiesenen Angelegenheiten ist der Präsident des Handelsamts jederzeit zuzuziehen und mit seiner gutachtlichen Ansicht zu hören, welche in den an Uns zu erstattenden Berichten besonders zu erwähnen ist.

§. 10.

Das statistische Büreau wird mit dem Handelsamte verbunden, und als eine besondere Abtheilung desselben, unter der oberen Leitung

des Präſidenten des Handelsamts, von einem eigenen Direktor verwaltet. Die Beſtimmung des ſtatiſtiſchen Büreaus bleibt übrigens unverändert, und ſoll daſſelbe den allgemeinen ſtatiſtiſchen Zwecken auch ferner in der bisherigen Ausdehnung dienen. Der Präſident hat aber dahin zu wirken, daß die bei dieſem Büreau geſammelten Materialien für die Kenntniß der Handels- und Gewerbsverhältniſſe nutzbarer werden.

§. 11.

Das Handelsamt wird mit dem 1. September d. J. in Wirkſamkeit treten.

Urkundlich unter Unſerer Höchſteigenhändigen Unterſchrift und beigedrucktem Königlichen Inſiegel.

Gegeben Berlin, den 7. Juni 1844.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Mühler. v. Thile. Frh. v. Bülow. v. Bodelſchwingh. Gr. v. Arnim. Flottwell.

Nr. 2.

Allerhöchſte Kabinets-Ordre vom 20. Juni 1822 wegen bewilligter Begünſtigungen inländiſcher Rhedereien.

In Erwägung der ungünſtigen Verhältniſſe, in welchen ſich das Gewerbe der inländiſchen Rhederei ſeit mehreren Jahren befindet, und in Folge des, auf den Grund mehrſeitiger Berathung, Mir gehaltenen Vortrages, daß die ungünſtigen Zeitumſtände auf das gedachte Gewerbe um ſo nachtheiliger einwirken, als die hieſiger Seits ſtets beobachteten Grundſätze einer mäßigen Abgaben-Belegung fremder Schiffe bei der Benutzung hieſiger Häfen, und einer gleichen Beſteuerung der ein- und ausgehenden Waaren in fremden und inländiſchen Schiffen, in mehreren ausländiſchen Häfen, welche die Preußiſchen Schiffe beſuchen, nicht gleichmäßig zur Anwendung kommen: habe Ich beſchloſſen, ſo lange jene ungünſtigen, die Erhaltung dieſes wichtigen Zweiges der innern Gewerbſamkeit bedrohenden Verhältniſſe beſtehen, dem gedachten Gewerbe größere Begünſtigungen, als dies bisher der Fall geweſen iſt, zu bewilligen. Ich verordne demnach:

1) Die Küſten-Frachtfahrt von einem Preußiſchen Hafen nach einem andern inländiſchen Platze (cabotage), ſoll als ein ausſchließlich inländiſches Gewerbe angeſehen und deren Betrieb nur inländiſchen Seeſchiffern erlaubt ſein, bei Strafe der Konfiskation von Schiff und Gut, in ſofern ein ausländiſcher Seeſchiffer dabei betroffen wird.

Ausnahmen hiervon können nur in dringenden Fällen von den Provinzial-Behörden und nur zum allgemeinen Besten gestattet werden.

2) Es soll eine Erhöhung der bisherigen Hafen-Abgaben von ausländischen beladen ein- und ausgehenden Schiffen in allen Preußischen Häfen eintreten, dieselbe jedoch auf die Schiffe derjenigen Nationen keine Anwendung finden,

a) mit welchen Preußen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen oder den am meisten begünstigten Nationen in Traktaten steht, und zwar unter den darin festgesetzten Bedingungen;

b) welche ihrer Seits aus anderer Veranlassung die Preußischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln.

Mit dieser Beschränkung soll die Erhöhung nach folgenden Sätzen statt finden:

a) von eingehenden Schiffen	2	Rthl.	— Sgr.	pro Last von 4000 Pfd.
b) von ausgehenden Schiffen	1	"	— "	dito
c) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil, oder weniger, ihrer Lastengröße beladen sind, beziehungsweise der halbe Satz, also eingehend	1	"	— "	dito
ausgehend	—	"	15 "	dito.

Schiffe, die mit Ballast beladen sind, unterliegen dieser erhöheten Schiffs-Abgabe nicht.

Der Ertrag dieser Abgabe soll nicht als eine erhöhete Einnahme-Quelle der Staatskasse angesehen, sondern zum Besten der Rhederei *), nach den von Ihnen, dem Handels-Minister, Mir deshalb zu machenden Vorschlägen, verwendet werden.

3) Um dem Rhederei-Gewerbe auch zugleich, soweit dies Seitens des Staats möglich ist, eine reelle Nahrungsquelle darzubieten,

*) Der Ertrag wird zur Unterhaltung und Verbesserung der Navigationsschulen zu Memel, Pillau, Danzig, Stettin und Stralsund verwendet, hat aber bisher die ausreichende Dotation dieser Institute noch nicht gewährt.

Durch die Vermehrung der Schiffahrts-Verträge, welche Gegenseitigkeit in den Schiffahrtsabgaben bedingen, ist die Einnahme des Fonds nach und nach erheblich vermindert worden.

soll der Transport derjenigen Waaren, welcher für Rechnung des Staats statt findet, vorzugsweise durch inländische Schiffe besorgt werden, weshalb Ich auf Meine besondere heute erlassene Ordre Bezug nehme.

Obige Bestimmungen treten Hinsichts der Anordnungen zu 1. und 3. sogleich, Hinsichts des 2ten Punkts aber erst drei Monate nach Publikation dieser Ordre in Kraft, welche durch die Gesetzsammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen, und hiernach das Erforderliche zu verfügen ist.

Berlin, den 20. Juni 1822.

Friedrich Wilhelm.

An
die Staats-Minister Grafen v. Bülow,
v. Lottum und v. Bernstorff.

Nr. 3.

Regulativ über die Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs durch die Odermündungen in Beziehung auf Zollverfassung, vom 31. Januar 1846 *).

Inhalts-Verzeichniß.

Einleitende Vorschriften.

1) Grenz-Bezirk . . . . . §. 1.
2) Zollstraßen . . . . . §. 2.
3) Dienststellen . . . . . §. 3.

I. Waaren-Eingang.

A. Abfertigung in den Häfen Wolgast und Swinemünde.

1) Verfahren beim Eingange auf der Peene.
   a) Gewöhnliches Verfahren . . . . . §. 4.
   b) Erleichtertes Verfahren für kleinere Fahrzeuge . . . . §. 5.
2) Verfahren bei der Ankunft des Schiffes im Hafen oder auf der Rhede . . . . . §. 6.

*) Die in diesem Regulativ enthaltenen Grundsätze kommen im Wesentlichen auch bei den übrigen Strommündungen in Anwendung. Das ältere Regulativ, die Weichselmündung betreffend, unterliegt danach der Umarbeitung.

3) Beſtimmungen wegen Deklaration
a) der geladenen Güter . . . . . §. 7—11.
b) der Zugänge zum Schiffsraume und etwaniger geheimen Behältniſſe . . . . . §. 12.
c) der Mund- und Schiffsvorräthe, des Reiſegeräths und der Inventarien-Stücke.
aa) Deklaration, wenn das Schiff aus einem ausländiſchen Hafen kommt, Vorſchriften in Betreff des Proviants eines ſolchen Schiffes . . . . . §. 13.
bb) Vorſchriften in Betreff des Proviants der Schiffe, welche aus einem inländiſchen Hafen kommen . . . . . §. 14.
cc) Vorſchriften in Betreff der Zollfreiheit oder Zollpflichtigkeit der Schiffs-Inventarienſtücke . . . . . §. 15.
4) Verfahren bis zum Eintritt der Reviſion
a) bei Schiffen, welche in den Hafen eingelaufen ſind . §. 16—17.
b) bei Schiffen, welche auf der Rhede löſchen oder leichtern §. 18.
5) Vorläufige Reviſion des Schiffs . . . . . §. 19—20.
6) Entlöſchung in Wolgaſt oder Swinemünde und ſchließliche Abfertigung daſelbſt . . . . . §. 21.
7) Verfahren, wenn ein Schiff zur ſchließlichen Abfertigung nach Stettin abgelaſſen wird
a) ohne Leichterung . . . . . §. 22.
b) mit Leichterung . . . . . §. 23—24.
8) Beſondere Beſtimmungen
a) für die Abfertigung der aus inländiſchen Häfen kommenden Fahrzeuge . . . . . §. 25.
b) für die Behandlung ſolcher Schiffe, auf denen ein Theil der Ladung wieder ausgeführt werden ſoll . . . . . §. 26.
c) für Schiffe, welche Nothhafens oder Winterlagers wegen einlaufen . . . . . §. 27.
d) für Schiffe, welche die Rhede nur als Ankerplatz benutzen . §. 28.
e) für Schiffe, welche auf der Rhede einfrieren . . . . . §. 29.
f) für die Bootsfahrt . . . . . §. 30.
g) für Strandungsfälle . . . . . §. 31.

B. Abfertigung in Stettin.

1) Löſung des Anſage-Zettels . . . . . §. 32.
2) Uebergabe deſſelben und der Abfertigungspapiere, Anmeldung des Ankerplatzes, Beſichtigung des Verſchluſſes, Beſetzung und Bewachung des Schiffs . . . . . §. 33.
3) Löſchſtellen . . . . . §. 34.
4) Uebergabe von Begleitſchein-Auszügen . . . . . §. 35.
5) Entlöſchung.
a) Reihenfolge . . . . . §. 36.
b) Erlaubniß dazu . . . . . §. 37.

c) Beginn der Entlöſchung . . . . . §. 38.
d) Zeit der Entlöſchung . . . . . §. 39.
6) Viſitation des Schiffs . . . . . §. 40.
7) Reviſion und weitere Abfertigung der Waaren . . . . §. 41—43.
8) Verfahren mit denjenigen Waaren, über welche bis zum Zeitpunkte der Entlöſchung keine Begleitſchein-Auszüge übergeben worden ſind . . . . . §. 44.
9) Verfahren bei verzögerter Abnahme der Waaren von Seiten der Empfänger . . . . . §. 45.

II. Waaren-Ausgang.

A. Abfertigung in Stettin.

1) Allgemeine Beſtimmungen.
a) Anmeldung . . . . . §. 46.
b) Ort und Zeit der Einladung . . . . . §. 47.
2) Beſondere Beſtimmungen hinſichtlich ſolcher Waaren, welche der Verladungs-Kontrolle unterliegen.
a) Bezeichnung dieſer Waaren und allgemeine Verbindlichkeiten der Schiffer in Betreff ihrer Annahme . . . . . §. 48.
b) Spezielle Vorſchriften in Betreff
aa) der ausgangspflichtigen Gegenſtände . . . . . §. 49.
bb) der unter Begleitſchein-Kontrolle gehenden Waaren . . §. 50.
cc) der zum Wieder-Eingang ins Inland beſtimmten Gegenſtände . . . . . §. 51.
dd) der Gegenſtände, für welche eine Ausfuhr-Vergütigung in Anſpruch genommen wird . . . . . §. 52.
c) Maaßregeln zur Erleichterung der Abfertigung bei dem Ausgangs-Amte . . . . . §. 53.
3) Beſondere Beſtimmungen hinſichtlich ſolcher Waaren, welche der Verladungs-Kontrolle nicht unterliegen . . . . . §. 54.
4) Schluß der Abfertigung . . . . . §. 55.
5) Beſondere Beſtimmungen wegen des Proviants . . . . . §. 56.
6) Beſondere Beſtimmungen wegen der Schiffe, welche blos Ballaſt einnehmen . . . . . §. 57.

B. Abfertigung in den Vorhäfen Swinemünde und Wolgaſt.

1) Schiffe, welche vollſtändige Ladung in Stettin eingenommen haben.
a) Meldung . . . . . §. 58.
b) Reviſion . . . . . §. 59.
c) weitere Abfertigung . . . . . §. 60.
d) Ertheilung des See-Ausgangs-Paſſes . . . . . §. 61.
e) Zuſätzliche Beſtimmungen für den Ausgang über Wolgaſt . §. 62.
2) Schiffe, welche in Swinemünde oder Wolgaſt ihre ganze Ladung einnehmen, oder die in Stettin eingenommene vervollſtändigen §. 63.

III. Beſtimmungen wegen der Abfertigung an der Expeditions-Stelle zu Divenow.

1) Obliegenheiten der Schiffer . . . . . §. 64.
2) Waaren-Eingang . . . . . §. 65.
3) Waaren-Ausgang . . . . . §. 66.

IV. Beſtimmungen wegen des Verkehrs auf den Binnengewäſſern.

A. Im Grenz-Bezirke . . . . . §. 67.
B. Außer dem Grenz-Bezirke . . . . . §. 68.

V. Allgemeine Beſtimmungen.

A. Verhältniß der Beamten, welche auf die Schiffe beordert werden §. 69.
B. Strafbeſtimmung . . . . . §. 70.

Ueber die Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs durch die Odermündungen und über den Waaren-Transport nach und von Stettin in Beziehung auf Zollverfaſſung werden, unter Hinweiſung auf die allgemeinen Beſtimmungen des Zollgeſetzes und der Zoll-Ordnung vom 23. Januar 1838, auf Grund des §. 1. dieſer Ordnung mit Rückſicht auf die örtlichen Verhältniſſe folgende beſondere Vorſchriften ertheilt.

Einleitende Vorſchriften.

1. Grenzbezirk.

§. 1.

Die Binnenlinie des Grenzbezirks gegen die Oſtſee in der Nähe der Odermündungen fängt öſtlich bei Brendemühl im Camminer Kreiſe an, läuft von da über Moeratz und Milchow, das Waſſerbecken der Divenow durchſchneidend, auf Lüskow, folgt dann dem öſtlichen und ſüdlichen Ufer der Inſel Wollin bis Lebbin, und, die Swine durchſchneidend, dem ſüdlichen Ufer der Inſel Uſedom bis zur Zecheriner Fähre und läuft endlich, das Waſſerbecken der Peene durchſchneidend, auf die Pinnower Fähre, und, dem öſtlichen Ufer von Neu-Vorpommern bis zur Einmündung des Zieſebachs (Zieſegrabens) in die Peene folgend, dieſen Bach aufwärts bis zur Höhe des Dorfes Rappenhagen im Greifswalder Kreiſe.

2. Zollſtraßen.

§. 2.

Durch den im §. 1. bezeichneten Theil des Grenzbezirks führen drei Zollſtraßen: die Swine, die Peene und die Divenow.

Die Divenow iſt jedoch nur für die Bootsfahrt vom Inlande über die See nach dem Inlande geöffnet, dagegen die Fahrt durch dieſelbe jedem aus einem ausländiſchen Hafen kommenden oder nach einem ſolchen beſtimmten Fahrzeuge unbedingt verboten.

3. Dienſtſtellen.

§. 3.

An den im §. 2. genannten Zollſtraßen befinden ſich folgende Zoll-Abfertigungsſtellen:

1) an der Swine das Haupt-Zoll-Amt zu Swinemünde, ohne Anſagepoſten;
2) an der Peene das Haupt-Zoll-Amt zu Wolgaſt, mit den beiden Anſagepoſten:
   a) auf der Inſel Ruden und
   b) zu Peenemünder Schanze.

   Die Häfen zu Swinemünde und Wolgaſt werden in dem gegenwärtigen Regulativ als Vorhäfen von Stettin angeſehen, und es können die Waaren, welche für dieſe Stadt beſtimmt ſind, erſt bei dem dortigen Haupt-Steueramte nach den unten ertheilten Vorſchriften definitiv abgefertigt werden.
3) An der Divenow befindet ſich eine Expeditionsſtelle bei dem Dorfe Weſt-Divenow lediglich zur Ertheilung der, für den Verkehr vom Inlande über die See nach dem Inlande nöthigen Ein- oder Ausgangs-Beſcheinigungen (§. 64 bis 66).

I. Waaren-Eingang.

A. Abfertigung in den Häfen Wolgaſt und Swinemünde.

1. Verfahren beim Eingange auf der Peene.

a. Gewöhnliches Verfahren.

§. 4.

Die in die Peene einlaufenden, nördlich und öſtlich aus der See kommenden Schiffe werden, wenn ſie bei der Inſel Ruden einen Lootſen einnehmen, gleichzeitig von einem Zollbeamten beſtiegen, welcher die unverſchließbaren Räume des Schiffes revidirt, die daſelbſt befindlichen Waaren verzeichnet, die Zugänge zum Schiffsraum unter Verſchluß ſetzt und dem Schiffer darüber eine Beſcheinigung behändigt. Demnächſt muß das Schiff unverweilt zum Anſagepoſten in Peenemünder Schanze geführt werden.

Sowohl alle von der Inſel Ruden als alle in weſtlicher Richtung aus der See kommenden Schiffe haben bei dem Anſagepoſten in Peenemünder Schanze die Ankunft der Zollbeamten abzuwarten, welchen der Schiffer ſämmtliche, die Ladung betreffende Papiere übergiebt. Dieſe

Papiere werden in ſeiner Gegenwart entſiegelt, an das Haupt-Zollamt zu Wolgaſt adreſſirt, und dem Schiffer, oder, im Fall der Begleitung, dem begleitenden Beamten, zur Ablieferung an das Haupt-Zollamt zugeſtellt.

Der Schiffer iſt verpflichtet, den Beamten des zuerſt paſſirten Anſagepoſtens in doppelter Ausfertigung eine von ihm eigenhändig unterzeichnete Deklaration der ſämmtlichen Zugänge zum Schiffsraume zu übergeben, welche die Anzeige enthält:

a) ob die Verſchottungen und das Verdeck dergeſtalt ſichernd eingerichtet ſind, daß eine Kommunikation mit dem Waaren-Raume außer den deklarirten Zugängen weder durch geheime Vorrichtung, noch ſonſt ohne Anwendung äußerer Gewalt möglich iſt;

b) ob in der Kajüte, im Schiffsraume, oder ſonſt irgend wo im Schiffe ſich geheime, bei oberflächlicher Beſichtigung nicht ſogleich wahrzunehmende Behältniſſe befinden.

Zugleich muß der Schiffer den vorgenannten Beamten dieſe Zugänge und Behältniſſe an Ort und Stelle zeigen.

Von dem Anſagepoſten in Peenemünder Schanze aus werden die Schiffe nach Befinden bis Wolgaſt begleitet.

Dieſe Begleitung findet auf Koſten des Schiffers Statt:

a) wenn die vorſtehend erwähnte Deklaration unrichtig oder mangelhaft befunden oder deren Aufſtellung ganz verweigert wird;

b) wenn das Schiff Verdeck- oder Kajüt-Fracht hat;

c) wenn der Schiffsraum nicht unter völlig ſichernden Verſchluß gelegt werden kann.

Von der Inſel Ruden bis zur Peenemünder Schanze und von hier bis Wolgaſt muß die Fahrt ohne weiteren Aufenthalt, als durch Wind und Wetter unvermeidlich wird, fortgeſetzt werden.

b. Erleichtertes Verfahren für kleinere Fahrzeuge.

§. 5.

1) Die aus Neu-Vorpommern oder Rügen kommenden offenen oder anderen kleinern Fahrzeuge, deren Ladung hinreichend zu überſehen iſt, oder welche blos mit Ballaſt fahren, erhalten in der Regel ihre Abfertigung bei dem Anſagepoſten zu Peenemünder Schanze durch Vergleichung der Ladung mit den darüber ſprechenden Papieren, welche, ſofern ſich hierbei kein Bedenken ergiebt, amtlich viſirt und abgeſtempelt, demnächſt in Gegenwart des Schiffers eingeſiegelt und demſelben, an das Haupt-Zollamt zu Wolgaſt adreſſirt, zur Ablieferung an letzteres übergeben werden.

2) Entſtehen bei der Reviſion Zweifel gegen die Identität der bezettelten Gegenſtände, welche nicht ſofort genügend beſeitigt werden können, oder ergiebt ſich der Verdacht einer verſuchten Kon-

trebande oder Zoll-Defraudation, oder iſt die Ladung der Fahrzeuge ſo beſchaffen, daß durch die Anſage-Beamten eine gehörige Reviſion nicht vorgenommen werden kann; ſo findet Begleitung des Fahrzeuges nach Wolgaſt auf Koſten des Schiffers Statt, und die Papiere werden dem begleitenden Beamten zur Aushändigung an das Haupt-Zollamt übergeben.

3) Gleich nach der Ankunft in Wolgaſt hat der Schiffer ſich bei dem dortigen Haupt-Zollamte zu melden, welches die vom Schiffer (zu 1), beziehungsweiſe vom begleitenden Beamten (zu 2) zu übergebenden Papiere prüft, viſirt und abſtempelt, nach Befinden Fahrzeug und Ladung einer Nachreviſion unterwirft, und in den zu 2. bezeichneten Fällen nach Maaßgabe der allgemeinen Beſtimmungen das Erforderliche veranlaßt.

2. Verfahren bei der Ankunft des Schiffes im Hafen oder auf der Rhede.

§. 6.

Jedes in den Hafen bei Wolgaſt oder Swinemünde einlaufende Fahrzeug, ohne Unterſchied, ob es aus einem anderen inländiſchen oder einem ausländiſchen Hafen kommt, muß ohne weitern Aufenthalt, als durch Wind und Wetter unvermeidlich wird, nach dem für daſſelbe vom Lootſen angewieſenen Ankerplatze gebracht werden. Demnächſt verfügt ſich der Schiffer, nachdem er den ſchiffahrtspolizeilichen Vorſchriften genügt hat, ſogleich auf das Haupt-Zollamt, um den Deklarationspunkt zu berichtigen.

Daſſelbe gilt in dem Falle, wenn das Schiff ausnahmsweiſe, weil es zum Einlaufen in den Hafen der Leichterung bedurfte oder Wind und Wetter die Fortſetzung der Fahrt bis zum Hafen in einem Zuge verhinderten, auf der Rhede oder auf der Peene unterhalb Wolgaſt oder auf der Swine unterhalb Swinemünde vor Anker gegangen iſt.

Wird ſpäterhin eine Veränderung des Ankerplatzes im Hafen von der Schiffahrts-Polizei-Behörde geſtattet, oder angeordnet, ſo darf dieſe Veränderung erſt zur Ausführung kommen, nachdem der Schiffer dem Haupt-Zollamte Anzeige davon gemacht hat.

3. Beſtimmungen wegen Deklaration

a. der geladenen Güter.

§. 7.

Ueber die geladenen Güter hat der Schiffer vom Haupt-Zollamte die Haupt-Eingangs-Deklaration, d. h. ein vollſtändiges Ladungs-Verzeichniß, in doppelter Ausfertigung, und außerdem ſämmtliche, die Ladung betreffende Papiere zu übergeben.

Die Deklaration muß, mit Benutzung des dazu beſtimmten ge-

druckten Formulars, nach dem anliegenden Muſter A., in deutſcher Sprache abgefaßt, reinlich, deutlich und ohne irgend eine Abänderung geſchrieben ſein.

Läßt ſich ausnahmsweiſe das Durchſtreichen einzelner Worte nicht vermeiden, ſo müſſen die ſtatt dieſer letzteren zu ſetzenden Worte deutlich am Rande, oder an einer ſonſt geeigneten Stelle unter Beifügung der Unterſchrift vermerkt werden.

Die Deklaration muß enthalten:

a) den Namen des Schiffers, den Namen oder die Nummer, ferner die Nationalität und in Preußiſchen Normallaſten, zu 4000 Preußiſchen Pfunden, die Tragfähigkeit des Schiffsgefäßes, ingleichen den Hafen, wo daſſelbe befrachtet worden oder ſeine letzte Abfertigung erhalten hat. — Wenn das Schiffsgefäß in einem Preußiſchen Hafen noch nicht vermeſſen worden, iſt dies anſtatt der Zahl der Schiffslaſten anzugeben;

b) den Namen und Wohnort der Waaren-Empfänger (nach den Connoiſſementen);

c) die Zahl der Colli und deren Zeichen und Nummern im Einzelnen;

d) die Menge und Gattung der Waaren für jedes Collo, nach den Benennungen und Maaßſtäben des Zolltarifs. Sind mehrere Colli gleichartiger Gegenſtände vorhanden, von denen jedes einzelne eine gleiche Menge enthält, ſo genügt deren ſummariſche Anſtragung nach Collizahl und Größe, mit Angabe des Inhalts ſämmtlicher Colli;

e) die beſondere Bezeichnung jedes in der Deklaration aufgeführten Gegenſtandes, der ſich außer dem Schiffsraume befindet;

f) die Verſicherung des Schiffers, daß die Deklaration richtig ſei;

g) ſeine eigenhändige Unterſchrift mit Vor- und Zunamen und Wohnort.

Ferner iſt bei Anfertigung der Haupt-Eingangs-Deklaration Folgendes zu beachten:

1) Die Deklaration muß ſich auf alle Theile der Ladung, nichts davon ausgeſchloſſen, erſtrecken, mithin, wenn zollpflichtige Waaren mit zollfreien Gegenſtänden zuſammen geladen ſind, auch letztere enthalten. Nur dasjenige iſt hiervon ausgenommen, was auf die Schiffsproviſions-Liſte (§§. 13 und 14) gehört.

Namentlich müſſen in die Deklaration auch die aus dem Inlande herſtammenden, mit Begleit- oder Deklarationsſcheinen verſehenen Waaren, dieſelben mögen in in- oder in ausländiſchen Häfen eingenommen worden ſein, aufgeführt, und bei denſelben die dazu gehörigen Begleit- oder Deklarations-Scheine nach dem Orte der Ausſtattung, dem Datum und der Nummer, angegeben werden.

2) Iſt nicht die ganze Ladung für den Haſenplatz beſtimmt, ſo wird derjenige Theil, welcher mit dem Schiffe weiter gehen ſoll, unter eine beſondere Abtheilung gebracht.

Eine ähnliche Trennung unter zwei Abtheilungen iſt, ſoweit es thunlich, auch hinſichtlich der zur Entlöſchung in dem Vorhafen, und der zur definitiven Abfertigung in Stettin beſtimmten Gegenſtände vorzunehmen.

3) Die von Connoiſſementen begleiteten Güter werden nach Inhalt jedes Connoiſſements hintereinander aufgetragen.

4) Das Eigengut des Schiffers — mit Ausnahme deſſen, worauf die Schiffs-Proviſions-Liſte (§§. 13 und 14.) ſich bezieht — wird, gleich den Kaufmannsgütern, jedoch mit Weglaſſung der Angabe eines Empfängers, hinter den von Connoiſſementen begleiteten Waaren aufgeführt.

5) Daſſelbe (No. 4.) gilt von dem Eigengute der übrigen zur Schiffsmannſchaft gehörigen Perſonen.

6) Das Gepäck der Paſſagiere wird als ſolches in der Haupt-Eingangs-Deklaration unter einer beſonderen Abtheilung verzeichnet. Soweit daſſelbe in gewöhnlichem Reiſegepäck beſteht, genügt die Aufführung der einzelnen Koffer oder Kolli. Beſteht es aber in Waaren, ſo ſind dieſe, gleich dem Kaufmannsgut, nach Menge und Art anzugeben.

§. 8.

Der Schiffer kann die Deklaration fertig mitbringen, oder dieſelbe nach ſeiner Ankunft ſelbſt fertigen, oder von einem Schiffs-Commiſſionair (Schiffsmäkler, Zoll-Abrechner) im Haſenplatze fertigen laſſen.

Im letzteren Falle übergiebt er ſämmtliche, die Ladung betreffende Papiere dem Haupt-Zollamte, welches dieſelben ſtempelt, numerirt, die letzte Nummer als ſolche bezeichnet und die Papiere demnächſt zur Anfertigung der Deklaration zurückgiebt.

Wird die Deklaration erſt am Lande gefertigt, ſo muß ſolche in längſtens 24 Stunden, nachdem das Schiff vor Anker gegangen iſt, abgegeben werden, widrigenfalls diejenigen ſtrengern Kontroll-Maaßregeln zur Anwendung kommen, welche das Haupt-Zollamt für nothwendig erachten wird.

§. 9.

Es iſt Sache des Schiffers, ſich bei Einnahme der Ladung die zur Abgabe einer, dem §. 7. entſprechenden vollſtändigen Haupt-Eingangs-Deklaration erforderlichen Nachrichten zu verſchaffen.

Hat er dies unterlaſſen, und kann daher eine gehörige Deklaration nicht angefertigt werden, ſo muß er die Deklaration ſo vollſtändig anfertigen, als es die vorhandenen Nachrichten über die Ladung geſtatten, und dieſe Deklaration dem Haupt-Zollamte übergeben.

Alsdann treten die für die weitere Abfertigung verſtatteten Erleichterungen nicht ein, vielmehr muß

a) entweder das Schiff, auch wenn die Ladung weiter gehen ſoll, in dem Vorhafen vollſtändig entlöſcht werden und ſpezielle Reviſion der Ladung Statt finden,

b) oder es muß das Schiff, nebſt den etwaigen Leichtern deſſelben, von der vom Haupt-Zollamte zu beſtimmenden Anzahl von Beamten auf Koſten des Schiffers nach Stettin begleitet werden (§. 22 a.), woſelbſt es dann nach den für ſolche Fälle gegebenen Vorſchriften weiter behandelt wird.

Ob das Verfahren zu a. oder dasjenige zu b. eintreten ſolle, hat lediglich das Haupt-Zollamt zu beſtimmen.

Die Abfertigung der Schiffe, hinſichtlich welcher eine unvollſtändige Haupt-Eingangs-Deklaration abgegeben iſt, erfolgt nicht in der Reihenfolge mit denjenigen Schiffen, deren Inhalt gehörig deklarirt worden (§. 19.), ſondern nur in der Weiſe, daß dadurch die letztern nicht aufgehalten werden.

§. 10.

Die Haupt-Eingangs-Deklaration iſt gegen den Schiffer dergeſtalt verbindlich, daß jede bei der vorläufigen Reviſion oder bei der mit der Entlöſchung verbundenen definitiven Reviſion oder ſonſt entdeckte Unrichtigkeit derſelben die im Zoll-Straf-Geſetze vom 23. Januar 1838, §§. 2 und 6., feſtgeſetzten Strafen nach ſich zieht, ohne Unterſchied, ob der Schiffer die Deklaration ſelbſt angefertigt, oder durch einen Andern hat anfertigen laſſen.

Wenn der Schiffer Urſache zu der Vermuthung hat, daß etwa bei einzelnen Poſten die Menge oder die Gattung der Waaren von der Angabe in den Connoiſſementen oder ſonſtigen Papieren abweichen möchte, ſo muß er ſolches, wenn darauf bei der Reviſion Rückſicht genommen werden ſoll, in der Haupt-Eingangs-Deklaration beſtimmt angeben. Eine ſpätere, nach Beginn der vorläufigen Reviſion deshalb gemachte Anzeige wird nicht beachtet, und gereicht nicht zur Entſchuldigung der unrichtigen Deklaration.

§. 11.

Nachdem die Deklaration dem Haupt-Zollamte in Gemäßheit des §. 7. in zwei Ausfertigungen übergeben iſt, werden beide mit den Papieren über die Ladung verglichen, und ſodann, wenn ſich dabei nichts zu erinnern findet, die Papiere, nachdem ſolche zuvor abgeſtempelt ſind, dem Schiffer zurückgegeben.

Ergeben ſich aber Verſchiedenheiten zwiſchen der Deklaration und den Schiffspapieren, ſo wird der Schiffer oder deſſen Stellvertreter darüber zur Stelle vernommen. Außerdem werden die nöthigen Vorkehrungen getroffen, damit die wirkliche Beſchaffenheit und Menge der

Ladung bei der Entlöſchung und Reviſion ermittelt werde. Das Amt behält daher nach Umſtänden auch die Ladungs-Papiere, um ſolche entweder ſelbſt bei der Reviſion zu benutzen, oder zu gleichem Zwecke nach Stettin gelangen zu laſſen.

b. Der Zugänge zum Schiffsraume und der geheimen Behältniſſe.

§. 12.

Zugleich mit der Haupt-Eingangs-Deklaration hat der Schiffer, inſofern ſolches nicht ſchon in Gemäßheit des §. 4. bei dem Anſagepoſten geſchehen iſt, dem Haupt-Zollamte die im §. 4. bezeichnete Deklaration der Zugänge zum Schiffsraume und der etwa vorhandenen geheimen Behältniſſe in doppelter Ausfertigung zu übergeben.

Dieſe Zugänge und Behältniſſe ſind demnächſt den Reviſionsbeamten bei ihrer Ankunft an Bord (§. 19.) an Ort und Stelle zu zeigen.

Ein Schiffer, welcher die zuletzt gedachte Deklaration (§. 4.) verweigert, wird als verdächtig behandelt, und daher, neben der Anlegung des Verſchluſſes an die von den Beamten aufgefundenen Zugänge, eine ununterbrochene Beſetzung, — nach Umſtänden die Begleitung des von ihm geführten Schiffs, bis daſſelbe bodenleer entlöſcht worden, — auf Koſten des Schiffers angeordnet.

Die Beſetzung oder Begleitung kann nach dem Ermeſſen der Steuer-Behörde bis zum Wiederausgange des Schiffs in See Statt finden.

Wird die vorgedachte Deklaration unrichtig oder mangelhaft befunden, ſo trifft den Schiffer jedenfalls eine Ordnungsſtrafe von 10 Thlr. Außerdem hängt es, inſofern die Ladung nach Stettin beſtimmt iſt, von der Beſtimmung des Haupt-Zollamts ab, ob ſofort Entlöſchung und ſpezielle Reviſion des Schiffes eintreten ſoll, oder ob die Begleitung deſſelben nach Stettin auf Koſten des Schiffers nachzugeben ſei.

Werden in einem nicht angegebenen geheimen Behältniſſe undeklarirte, verbotene oder zollpflichtige Gegenſtände gefunden, ſo kommt hinſichtlich derſelben die im Zoll-Straf-Geſetz vom 23. Januar 1838 §. 11. No. 1. angedrohte geſchärfte Strafe der Kontrebande oder Defraudation zur Anwendung.

c. Der Mund- und Schiffsvorräthe, des Reiſegeräthes und der Inventarienſtücke.

aa. Declaration, wenn das Schiff aus einem ausländiſchen Hafen kommt, Vorſchriften in Betreff des Proviants eines ſolchen Schiffes.

§. 13.

1) Jeder Schiffer, welcher aus einem ausländiſchen Hafen kommt, hat, gleichzeitig mit der Haupt-Eingangs-Deklaration (§. 7.)

dem Haupt-Zollamte die Schiffs-Proviſions-Liſte, d. h. eine Anmeldung in Betreff der am Bord befindlichen, für den Gebrauch der Schiffs-Mannſchaft und des Schiffs beſtimmten Mund- und anderer Vorräthe, des Reiſegepäcks und der Reiſegeräthe der Schiffsbemanuung, ſo wie der Schiffs-Inventarienſtücke nach dem anliegenden Muſter B. in zwei Exemplaren zu übergeben.

2) Hinſichtlich der Anfertigung, Vollziehung und Verbindlichkeit dieſer Liſte gilt im Allgemeinen, was in den §§. 7. und 10. wegen der Haupt-Eingangs-Deklaration vorgeſchrieben iſt, jedoch brauchen folgende Gegenſtände überhaupt nicht angemeldet zu werden:
   a) Vorräthe zum Gebrauche für das Schiff, — als Theer, Pech u. ſ. w., welche ſich in gewöhnlicher Menge auf dem Schiffe befinden, und deren Aufbewahrung an dem gewöhnlichen Orte und in der gewöhnlichen Weiſe erfolgt. (Muſter B. zu I. B.)
   b) Kleidungsſtücke, Bett- und Tiſchzeug, Koch- und Tafelgeſchirr und alle ähnlichen Gegenſtände, welche zum Gebrauche des Capitains und der Schiffsmannſchaft auf dem Schiffe beſtimmt und ſchon gebraucht ſind. (Muſter B. zu II.)
   c) Gewöhnliche Inventarienſtücke ausländiſcher Schiffe, als: Segel, Taue, Kompaſſe u. ſ. w., wenn ſie ſich im Gebrauche befinden und nicht vom Schiffe entfernt werden ſollen. (Muſter B. zu III. B.)

   Die Anker und Ankerketten der ausländiſchen Schiffe ſind jedesmal anzumelden. — Inventarienſtücke inländiſcher Schiffe, welche in einem von einem Haupt-Amte beſcheinigten Inventarium verzeichnet ſind, werden blos durch Bezugnahme auf letzteres (Muſter B. zu III. A. 1), andere Inventarienſtücke inländiſcher Schiffe dagegen einzeln (Muſter B. zu III. A. 2) angemeldet.

   Bei vorgefundenen, nicht erheblichen Verſchiedenheiten zwiſchen der angegebenen und der vorhandenen Menge oder Beſchaffenheit der Vorräthe u. ſ. w. tritt billige Rückſicht ein.

3) Nach geſchehener Reviſion empfängt der Schiffer eine Ausfertigung der Proviſions-Liſte, amtlich vollzogen, zurück, um dieſelbe bis zum Wiederausgange in See zu ſeiner Legitimation aufzubewahren.

4) Von den am Bord des (aus dem Auslande kommenden) Schiffes vorhandenen Mundvorräthen werden die gewöhnlichen Verzehrungs-Gegenſtände, als: Brod, Fleiſch, Mehl, Grütze, Graupen, Hülſenfrüchte und ähnliche Lebensmittel, ſo weit nicht deren Menge augenſcheinlich über den Bedarf der Schiffsmannſchaft, nach Maaßgabe ihrer Anzahl und der Dauer ihres Aufenthalts im Lande, hinausgeht, abgabenfrei und außer weiterer Kontrolle gelaſſen.

Auch von den sonstigen Verzehrungs-Gegenständen, als: Rum, Bier, Wein, Taback, Kaffee, Zucker, Thee und dergleichen werden, mit Berücksichtigung des Unterschiedes, ob die Gegenstände nur als Bedarf des Capitains und Steuermanns oder als Proviant für die gesammte Schiffsmannschaft zu betrachten sind, und mit fernerer Rücksicht auf die Nationalität und Anzahl der Schiffsmannschaft, so wie auf die muthmaaßliche Dauer des Aufenthalts des Schiffes im Lande, angemessene Mengen zum Verbrauche auf dem Schiffe abgabenfrei verabfolgt.

Die nach Vorstehendem außer Kontrolle gelassenen und abgabenfrei verabfolgten Gegenstände werden auf der Provisions-Liste in der dafür bestimmten Spalte amtlich vermerkt.

5) Die vorstehend unter 4. ertheilten Bestimmungen finden keine Anwendung auf die Schiffe derjenigen Staaten, welche rücksichtlich der Zollfreiheit des Schiffsproviants u. s. w. die Gegenseitigkeit nicht beobachten. Dasselbe gilt von denjenigen Schiffen, welche in Swinemünde, Wolgast, Stettin oder sonst wo im Revier der Odermündungen einheimisch sind und zum Zweck des Winterlagers aus dem Auslande einlaufen.

Das von den vorerwähnten fremden und einheimischen Schiffen mitgebrachte Salz wird beim Eingange unter Verschluß gesetzt und muß unverändert wieder ausgeführt, darf also in keinem Falle während des Aufenthalts benutzt werden. Findet der Ausgang des Schiffes nicht binnen Jahresfrist seit der Abgabe der Schiffsprovisionsliste Statt, so wird das Salz nach der Wahl des Schiffers entweder unter amtlicher Aufsicht vernichtet, oder der Faktoreipreis für dasselbe vom Schiffer bezahlt.

6) Die Mundvorräthe, welche den in Gemäßheit der Bestimmung zu 4. festgesetzten Bedarf übersteigen, werden, wenn der Schiffer darauf anträgt oder das Haupt-Zollamt es angemessen findet, am Bord unter amtlichen Verschluß gesetzt, oder bis zum Wieder-Ausgange des Schiffs zur Niederlage gebracht, können indessen nach dem Ermessen des Haupt-Amts auch ohne Verschlußanlegung in der Gewahrsam des Schiffers belassen werden.

Verlängert sich der Aufenthalt so, daß die freigelassene Menge nicht ausreicht, so kann das Haupt-Amt auf den Antrag des Schiffers die zollfreie Verabfolgung eines Zuschusses aus den unter Verschluß genommenen oder zur Niederlage gebrachten Vorräthen nachgeben, auch den abgabenfreien Verbrauch einer bestimmten Menge von den dem Schiffer ohne Verschlußanlegung belassenen Mundvorräthen gestatten.

Die Schiffsprovisionsliste wird in diesen Fällen mit dem geeigneten Vermerke versehen.

7) Ohne Erlaubniß des Haupt-Zollamts dürfen, bei Vermeidung der Strafe der Defraudation und beziehungsweise der Kontrebande, keine Lebensmittel vom Schiffe anderswohin, als zu den öffentlichen Kochhäusern an das Land gebracht werden.

8) Mundvorräthe, welche binnen Jahresfrist seit Abgabe der Schiffs-provisions-Liste auf demselben Schiffe, mit welchem sie eingegangen sind, wieder ausgehen, unterliegen weder dem Eingangs- noch dem Durchgangszolle. Dabei macht es hinsichtlich desjenigen Proviants, welcher ohne Verschlußanlegung in der Gewahrsam des Schiffers belassen ist, keinen Unterschied, ob dieselben Gegenstände oder andere von gleicher Beschaffenheit und Menge ausgeführt werden.

Erfolgt der Wiederausgang des Schiffes überhaupt nicht, oder nicht binnen der vorbezeichneten Frist, so werden die auf demselben eingeführten Mundvorräthe nach Abrechnung der beim Eingange in Gemäßheit der Vorschriften zu 4 und 6 zollfrei gelassenen Mengen zur Eingangs-Verzollung gezogen.

Ein gleiches gilt von denjenigen Quantitäten, welche beim Wiederausgange des Schiffs binnen der vorgedachten Jahresfrist an den eingeführten Mundvorräthen nach Abrechnung der in Gemäßheit der Bestimmungen zu 4 und 6 zollfrei gelassenen Mengen fehlen.

Der entrichtete Zoll wird in der dafür bestimmten Spalte der Provisionsliste amtlich vermerkt.

bb. Vorschriften in Betreff des Proviants der Schiffe, welche aus einem inländischen Hafen kommen.

§. 14.

Der Proviant solcher Fahrzeuge, welche aus einem inländischen Hafen kommen, tritt, soweit dessen Abstammung aus dem Inlande durch Deklarations-Scheine, und hinsichtlich der mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Gegenstände, deren Abstammung aus einer mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Stadt durch Versendungsschein gehörig nachgewiesen wird, nach vollzogener Revision in den freien Verkehr.

Kann dieser Nachweis nicht geführt werden, so kommen die Vorschriften des §. 13. zur Anwendung. In Ansehung derjenigen, der Mahl- und Schlachtsteuer unterliegenden Mundvorräthe, von denen die genannte Steuer in einem inländischen Hafenplatze erstattet ist, bewendet es bei den Bestimmungen des Regulativs vom 1. April 1844.

cc. Vorschriften in Betreff der Zollfreiheit oder Zollpflichtigkeit der Schiffs-Inventarien-Stücke.

§. 15.

Die zum Reisegeräth und Schiffs-Inventarium ausländischer

Schiffe unzweifelhaft gehörenden Gegenstände werden unter dem Bedinge der Wiederausfuhr außer Zollanspruch gelassen.

Gegenstände, welche nach dem amtlich beglaubigten Schiffs-Inventarium Inventarienstücke inländischer Schiffe und bereits beim Auslaufen aus einem inländischen Hafen am Bord derselben gewesen sind, gehen zollfrei wieder ein.

Außerdem werden auch solche für inländische Schiffe, zum Ersatz abgängig gewordener, im Auslande angeschaffte Gegenstände zollfrei eingelassen, hinsichtlich derer der Ersatz in Stücken gleicher Art Statt gefunden hat.

Alle nicht auf die ebengedachte Weise legitimirte Schiffs-Inventarienstücke sind der tarifmäßigen Verzollung unterworfen, und in Gemäßheit des §. 13. zu 2 in der Schiffsprovisionsliste anzumelden. Dies gilt namentlich auch dann, wenn im Auslande zum Ersatz abgängig gewordener Inventarienstücke Gegenstände anderer Art, z. B. statt Tauwerk Anker- oder andere Ketten, für inländische Schiffe angeschafft worden sind.

4. Verfahren bis zum Eintritt der Revision,

a. bei Schiffen, welche in den Hafen eingelaufen sind.

§. 16.

Bevor die Revision des Schiffs von Seiten der Zollbehörde erfolgt ist, darf dasselbe weder am Ufer anlegen, noch irgend einen Verkehr mit dem Lande oder mit andern Schiffen treiben. Auch darf das Besteigen des Schiffs durch Personen, welche nicht zur Schiffsbemannung gehören, von dem Schiffer oder dessen Vertreter, bei Vermeidung einer Ordnungsstrafe von 1 bis 10 Thlr., nicht gestattet werden.

Hiervon findet eine Ausnahme nur in Ansehung derjenigen Personen Statt, welche als Lootsen oder sonst in schiffahrtspolizeilichen oder im Interesse der Zollverwaltung sich auf das Schiff begeben müssen.

Für diejenigen aus Neu-Vorpommern oder Rügen kommenden Fahrzeuge, welche nach §. 5. ihre Abfertigung bei dem Ansageposten zu Peenemünder Schanze erhalten haben, besteht gleichwohl das vorstehend angeordnete Verbot so lange fort, bis die vorgeschriebene letzte Abfertigung bei dem Haupt-Zollamte zu Wolgast erfolgt ist.

§. 17.

Sobald der Lootse, welcher das Schiff in den Hafen geführt hat, dasselbe verläßt, ist die Zollbehörde befugt, das Schiff durch ihre Beamten besetzen zu lassen.

Diese Besetzung geschieht auf Kosten des Schiffers, wenn das Schiff

a) aus irgend einem Grunde unterhalb der Revisionsstelle vor Anker gehen muß;

b) oder ſo ſpät am Tage eintrifft, daß die Haupt-Eingangs-Deklaration (§. 7.) nicht mehr übergeben werden, oder doch die vorläufige Reviſion und der Verſchluß nicht mehr erfolgen kann;
c) wenn das Schiff Verdeck- oder Kajüt-Fracht hat;
d) wenn der Schiffsraum nicht unter völlig ſichernden Verſchluß gelegt werden kann;
e) wenn gegen den Schiffer oder ſeine Mannſchaft ein dringender Verdacht des Unterſchleifs entſteht.

Die Verpflichtung des Schiffers zur Tragung der Koſten der Schiffsbeſatzung hört in den Fällen zu a. und b. auf, ſobald die Haupt-Eingangs-Deklaration übergeben, auch die vorläufige Reviſion und der Verſchluß des Schiffsraumes bewirkt iſt, in dem Falle zu c., ſobald die als Verdeck- oder Kajüt-Fracht geführten Waaren ſpeziell revidirt oder die einzelnen Kolli nach allgemeiner Reviſion mit amtlichem Verſchluſſe belegt ſind, in dem Falle zu d., ſobald entweder die einem völlig ſichernden Verſchluſſe entgegenſtehenden Umſtände beſeitigt oder — was auch in dem Falle zu e. gilt — die ſpezielle Reviſion der ganzen Ladung vollendet worden.

b. Bei Schiffen, welche auf der Rhede löſchen oder leichtern.

§. 18.

Soll auf der Rhede gelöſcht oder geleichtert werden, ſo kommen folgende Beſtimmungen zur Anwendung:

1) Der Führer desjenigen Fahrzeuges, in welches die Ueberladung erfolgen ſoll, hat, bevor dieſelbe begonnen werden darf, bei dem Haupt-Zollamte auf Ertheilung eines Leichter-Ladeſcheins anzutragen, in welchem das Haupt-Schiff, aus welchem Ladung eingenommen werden darf, genau bezeichnet wird.
2) Zur Ueberladung dürfen in der Regel nur ſolche Fahrzeuge zugelaſſen werden, welche völlig ſichernd verſchloſſen werden können.

   Die Benutzung von Fahrzeugen, welche dieſe Eigenſchaft nicht haben, darf das Haupt-Zollamt nur ausnahmsweiſe und nur dann nachgeben, wenn mit der Ueberladung die ſpezielle Reviſion aller abgeleichterten Waaren verbunden wird, oder wenn die übergeladenen, vollſtändig deklarirten Kolli einzeln unter amtlichen Verſchluß gelegt werden.
3) Der Leichterſchiffer meldet ſich mit Uebergabe des Leichter-Ladeſcheins zu (1) bei dem auf das Hauptſchiff beorderten Beamten, und unter deſſen Aufſicht geſchieht die Ueberladung, ſo daß ohne ſeine Genehmigung nichts aus dem Hauptſchiffe in das Leichterfahrzeug geſchafft werden darf.
4) Der gedachte Beamte verzeichnet auf dem Leichter-Ladeſchein, was unter ſeinen Augen übergeladen worden, mit Vermerkung der da-

bei etwa wahrgenommenen Beschädigungen an der Verpackung einzelner Kolli.

5) Bei einer zur Nachtzeit oder sonst Statt findenden Unterbrechung der Ueberladung wird das Hauptschiff und das Leichter-Fahrzeug unter Verschluß gesetzt, oder, Falls ein völlig sichernder Verschluß nicht ausführbar ist, auf Kosten des Schiffers bewacht.

6) Nachdem die Ueberladung in das Leichter-Fahrzeug beendet ist, wird dasselbe verschlossen, der Leichter-Ladeschein von dem Beamten, welcher das Geschäft beaufsichtigt und den Verschluß bewirkt hat, bescheinigt und von dem Leichterschiffer, zum Anerkenntnisse der Richtigkeit des Verzeichnisses der in den Leichter verladenen Waaren, eigenhändig mit Vor- und Zunamen unterschrieben und ihm versiegelt zugestellt.

7) Beim Eintreffen in den Hafen übergiebt der Leichterschiffer dem Haupt-Zollamte sogleich die empfangenen Papiere und die weitere Behandlung erfolgt nach den unten folgenden Vorschriften, je nachdem die Waaren in Swinemünde oder Wolgast zur Entlöschung und speziellen Revision gelangen, oder je nachdem das ganze Leichterfahrzeug mit der Ladung nach Stettin gehen und der dortigen definitiven Abfertigung überwiesen werden soll.

8) Nachdem die gesammte Ladung eines Hauptschiffs in Leichter verladen worden, wird die Schluß-Revision desselben vorgenommen (§. 40.).

9) Wird nur ein Theil der Ladung eines Schiffes in Leichter verladen, so wird dieser Theil nach den vorstehenden Bestimmungen behandelt, das Hauptschiff aber demnächst mit dem Reste der Ladung von dem Beamten nach dem Hafen begleitet.

10) Hat ein Hauptschiff nur zu dem Zwecke geleichtert, um in den Hafen einzulaufen, und geht dann, nach wieder eingenommener Ladung, weiter nach Stettin, so sind die besonders zu erwartenden Anweisungen des Haupt-Zollamts zu befolgen.

5. Vorläufige Revision des Schiffs.

§. 19.

Nach Berichtigung des Deklarations-Punktes wird in der Reihefolge, in welcher die Deklaration übergeben worden ist, zur vorläufigen Revision des Schiffs geschritten. Vermöge derselben sollen die Beamten sich die Ueberzeugung verschaffen, daß

a) die Waaren-Räume des Schiffes sich in dem geeigneten Zustande befinden, um unter völlig sichernden amtlichen Verschluß gesetzt werden zu können;

b) daß außerhalb dieser Räume keine anderen Waaren, als in der

Haupt-Eingangs-Deklaration angegeben ſind (§. 7. c.), ſich befinden;

c) daß die vom Schiffer abgegebene Deklaration der Zugänge zum Schiffsraume und der geheimen Behältniſſe (§§. 4. und 12.) richtig und vollſtändig ſei.

Mit dieſer vorläufigen Prüfung wird die definitive Reviſion des Proviants, der Schiffsvorräthe, der Reiſegeräthe, Utenſilien und Inventarienſtücke, ſo weit ſolche außer Zoll-Anſpruch bleiben (§. 15.), desgleichen die ſpezielle Reviſion der Effekten der Schiffsmannſchaft und des Reiſegepäcks der Paſſagiere verbunden. Wird jedoch für das letztere Gepäck in beſondern, den allgemeinen Beſtimmungen nach zuläſſigen Fällen, Abfertigung mittelſt Begleitſcheins auf allgemeine Reviſion beantragt, ſo unterbleibt deſſen ſpezielle Reviſion.

Diejenigen Schiffsgeräthe und Schiffs-Inventarienſtücke, welche dem Zolle unterliegen, werden, ſo weit dies ohne unverhältnißmäßigen Zeitaufwand ausführbar iſt, ebenfalls ſogleich ſpeziell revidirt, ſonſt aber nur einer Beſichtigung unterworfen, und demnächſt ſpäter zugleich mit der Ladung definitiv abgefertigt.

Zum Behufe der vorbezeichneten amtlichen Verrichtungen iſt der Schiffer oder, in ſeiner Abweſenheit, der auf dem Schiffe Befehligende verpflichtet, den Zweck der Reviſion möglichſt zu befördern und die dazu nöthigen Handleiſtungen, nach Anweiſung der Beamten, auf eigene Gefahr und Koſten zu verrichten oder verrichten zu laſſen.

§. 20.

Demnächſt werden die dazu geeignet befundenen Waaren-Räume, desgleichen die über den Bedarf vorhandenen Mundvorräthe unter amtlichen Verſchluß geſetzt, ſofern nicht vorgezogen wird, letztere zur Niederlage zu bringen (§. 13. No. 8).

Wenn die Verdeck- und Kajüt-Fracht nur aus wenigen, zum Verſchluſſe geeigneten Kolli beſteht, und deren ſpezielle Reviſion nicht ſofort zuläſſig iſt, werden auch dieſe mit amtlichem Verſchluſſe verſehen.

6. Entlöſchung in Wolgaſt oder Swinemünde und ſchließliche Abfertigung daſelbſt.

§. 21.

Iſt eine Ladung ganz oder theilweiſe zur Entlöſchung und definitiven Abfertigung in Swinemünde oder Wolgaſt beſtimmt, ſo findet wegen der Entlöſchung, wegen der Spezial-Deklarationen zur Verzollung, oder zur Verſendung auf Begleitſchein, oder zur Niederlage, imgleichen wegen der Waaren-Reviſion daſſelbe Verfahren Statt, welches in den §§. 34. bis 45. für Stettin beſtimmt iſt, jedoch mit den aus der Oertlichkeit ſich ergebenden Modifikationen, und hinſichtlich des Verfahrens bei der Entlöſchung mit folgenden Abweichungen:

a) Die Reihefolge der Abfertigung wird durch den Zeitpunkt bestimmt, zu welchem die von den Waaren-Empfängern zu übergebenden Auszüge aus der Deklaration vollständig beisammen sind.

b) Die Stellen, an welchen die Schiffer entlöschen sollen, werden vom Haupt-Zollamte im Einverständnisse mit der Schiffahrts-Polizei-Behörde angewiesen.

c) Gewichts- und Revisions-Bücher kommen in Swinemünde und Wolgast nur dann zur Anwendung, wenn ganze Schiffsladungen oder größere Posten daselbst gelöscht werden. In den übrigen Fällen benennt der Ober-Inspector auf der Haupt-Eingangs-Deklaration die mit der Aufsicht auf die Entlöschung und mit der Revision beauftragten Beamten, wodurch sich letztere legitimiren.

d) Ob revidirte Waaren ausnahmsweise vor erfolgter Zoll-Entrichtung von der Revisionsstelle abgelassen werden dürfen, hängt in jedem einzelnen Falle von dem Ermessen des Haupt-Zollamts ab. Wird die Ablassung bewilligt, so muß die Berichtigung der Gefälle, es sei durch baare Einzahlung oder Kredit-Annotation, vor oder doch gleich nach Verabfolgung der Waaren erfolgen.

Wird dies verabsäumt, so findet eine solche Bewilligung ferner nicht Statt.

Wenn nur ein Theil der Ladung eines Schiffs für Swinemünde oder Wolgast bestimmt ist, der übrige Theil aber im Hauptschiffe oder in Leichterschiffen nach Stettin gehen soll, so wird dieser Theil nach den folgenden, für die Fahrt auf Stettin geltenden Vorschriften behandelt.

7. Verfahren, wenn ein Schiff zur schließlichen Abfertigung nach Stettin abgelassen wird.

a) Ohne Leichterung.

§. 22.

Wenn das Schiff zur Entlöschung und definitiven Abfertigung in Stettin bestimmt ist, wird dasselbe nach bewirkter vorläufiger Revision (§§. 19. und 20.) mittelst Begleitscheins No. I. zur speziellen Revision dahin verwiesen und der Begleitschein nebst dazu gehöriger Haupt-Eingangs-Deklaration und Provisions-Liste dem Schiffer, zur Ablieferung an das Haupt-Steueramt in Stettin, versiegelt übergeben.

Die Ablassung nach Stettin erfolgt entweder unter amtlicher Verschließung der Schiffsräume oder unter Anordnung der Personal-Begleitung.

Schiffe, welche so tief gehen, daß sie auf der Fahrt nach Stettin der Leichterung bedürfen, werden nicht unter Schiffsverschluß abgefer-

tigt, vielmehr müſſen dieſelben in der Regel, ſo weit nöthig, ſchon in Swinemünde oder Wolgaſt geleichtert werden. Ob, ſtatt der ſofortigen Leichterung, die Leichterung unterweges nachgegeben werden und in einzelnen beſonderen Fällen die Abfertigung unter amtlicher Begleitung auf Koſten des Schiffers Statt finden konne, hängt von der Beſtimmung des Haupt-Zollamtes ab.

Die amtliche Begleitung nach Stettin, und zwar auf Koſten des Schiffers,

1) muß Statt finden, wenn
   a) weder die Haupt-Eingangs-Deklaration vollſtändig hat abgegeben werden können, noch die ſpezielle Reviſion der unvollſtändig deklarirten Poſten in Swinemünde oder Wolgaſt bewirkt worden iſt (§. 9.);
   b) wenn der Schiffer ſich weigert, die §§. 4. und 12. vorgeſchriebene Deklaration der Zugänge zum Schiffsraume und der im Schiffe vorhandenen geheimen Behältniſſe abzugeben;
   c) wenn das Schiff Verdeck- oder Kajüt-Fracht hat, und dieſe weder ſpeziell revidirt iſt, noch deren einzelne Kolli nach allgemeiner Reviſion amtlich verſchloſſen worden ſind:
   d) wenn der Schiffsraum nicht unter völlig ſichernden Verſchluß gelegt werden kann.

Die amtliche Begleitung nach Stettin

2) kann nach dem Ermeſſen des Haupt-Zollamts angeordnet werden,
   a) wenn Ungewißheit über die Menge oder Gattung einzelner Poſten der Ladung vorhanden iſt (§. 10.);
   b) wenn Unrichtigkeiten oder Mängel in der Deklaration des Schiffers über die Zugänge zum Schiffsraume und die im Schiffe vorhandenen geheimen Behältniſſe entdeckt worden ſind (§. 12.);
   c) wenn ſonſt ein begründeter Verdacht gegen den Schiffer oder ſeine Mannſchaft obwaltet;
   d) wenn für Erfüllung der aus dem Begleitſchein übernommenen Verpflichtungen nicht eine, den Beſtimmungen des §. 26. der Zoll-Ordnung entſprechende, hinreichend befundene Sicherheit beſchafft werden kann;
   e) wenn der Schiffer darauf anträgt.

Auch außer den vorſtehend unter 1 und 2 bezeichneten Fällen kann das Haupt-Zollamt die Begleitung verfügen, jedoch dürfen alsdann dem Schiffer keine Koſten daraus erwachſen.

Die Anzahl der begleitenden Beamten wird in allen Fällen von dem Haupt-Zollamte beſtimmt.

Auf der Fahrt nach Stettin ſind die im §. 68. unter 3 gegebenen Beſtimmungen zu beachten.

b) Mit Leichterung.

§. 23.

Im Falle der Leichterung wird nach den im §. 18. zu 1 bis 5 gegebenen Vorschriften verfahren.

Nachdem in Gemäßheit derselben die Ueberladung in das Leichterfahrzeug beendet ist, wird dieses amtlich verschlossen, wonächst der Leichter-Ladeschein von dem Beamten, welcher das Geschäft beaufsichtigt und den Verschluß bewirkt hat, bescheinigt von dem Leichterschiffer, zum Anerkenntnisse der Richtigkeit des Verzeichnisses der in den Leichter verladenen Waaren, eigenhändig mit Vor- und Zunamen unterschrieben, und sodann dem Führer des Hauptschiffes oder dessen Stellvertreter versiegelt übergeben wird, um bei dem Haupt-Zollamte den Begleitschein zu extrahiren.

Der Begleitschein wird nebst einer angestempelten beglaubigten Abschrift des Leichter-Ladescheins dem Leichter-Schiffer zur Ablieferung an das Haupt-Steueramt zu Stettin versiegelt übergeben, nachdem in der Haupt-Eingangs-Deklaration die in den Leichter verladenen Posten als solche bezeichnet worden sind.

Ist ein Leichter bestimmt, Ladung von verschiedenen Hauptschiffen einzunehmen, so wird für jedes Hauptschiff ein besonderer Leichter-Ladeschein ausgestellt. Der mit der Beaufsichtigung desjenigen Hauptschiffs beauftragte Beamte, aus welchem die Leichterladung zuletzt eingenommen wird, bescheinigt den Verschluß des Leichters auf sämmtlichen Leichter-Ladescheinen und für jeden der letzteren wird ein besonderer Begleitschein ausgefertigt.

Die in §. 22. enthaltenen Bestimmungen wegen amtlicher Begleitung kommen hinsichtlich der Leichter-Fahrzeuge, mit Ausnahme der daselbst unter 1. b. bis d. und unter 2. b. gedachten Fälle, gleichfalls zur Anwendung.

§. 24.

Nachdem die gesammte Ladung eines Hauptschiffes in Leichter verladen worden, wird das erstere der schließlichen Revision (§. 40.) unterworfen.

Soll ein Schiff, nachdem ein Theil der Ladung abgeleichtert worden, mit dem Rest derselben nach Stettin gehen, so wird dasselbe hinsichtlich dieses Restes nach Vorschrift des §. 22. behandelt.

Auf der Fahrt nach Stettin ist die Bestimmung des §. 68. zu 3. zu beobachten.

8. Besondere Bestimmungen

a. für die Abfertigung der aus inländischen Häfen kommenden Fahrzeuge.

§. 25.

Fahrzeuge, die aus inländischen Häfen kommen, müssen in ähnlicher Weise, wie es für die von Stettin ausgehenden Schiffe im §. 46. vorgeschrieben worden, mit einer Haupt-Ausgangs-Deklaration versehen sein, welche die Haupt-Eingangs-Deklaration (§. 7.) vertritt.

Für die Behandlung bei der Leichterung, der Entlöschung und der Verweisung zur schließlichen Abfertigung in Stettin, gelten die §§. 18. bis 24. ertheilten Bestimmungen, so weit nicht in Gemäßheit des nachstehend Angeordneten eine Modifikation eintritt.

1) Für die in Swinemünde oder Wolgast zur Entlöschung kommenden Gegenstände bedarf es keiner besonderen Deklaration der Empfänger (§. 21. zu a.), vielmehr geschieht die Revision auf Grund der, der mit kommenden Haupt-Ausgangs-Abfertigung beigefügten Papiere.

2) Giebt diese Revision zu Erinnerungen keinen Anlaß, so wird, nach Verschiedenheit der Fälle, folgender Gestalt verfahren:

   a) Die auf Deklarationsscheine eingeführten Gegenstände werden in freien Verkehr gesetzt.

      Sind die Gegenstände einem Ausfuhrzolle unterworfen, so wird der mitgekommene Deklarations-Schein mit der Bescheinigung des erfolgten Wieder-Eingangs versehen, dem legitimirten Empfänger der Waaren behändigt, um darauf die Löschung der bestellten Sicherheit beim Ausgangsamte zu veranlassen.

   b) Die auf Begleitschein eingehenden Waaren werden, soweit sie für den Platz der Entlöschung bestimmt sind, nach den Vorschriften des Begleitschein-Regulativs und nach Maaßgabe ihrer Bestimmung zur Verzollung, zur weitern Versendung oder zur Niederlage abgefertigt. Die nicht für den Platz der Entlöschung bestimmten Begleitscheingüter werden dagegen, nachdem die mitgekommenen Begleitscheine mit der Bescheinigung über den richtigen Wieder-Eingang der Güter (§. 76. der Zoll-Ordnung) versehen worden, sogleich verabfolgt.

b. Für die Behandlung solcher Schiffe, auf denen ein Theil der Ladung wieder ausgeführt werden soll.

§. 26.

Ist eine Ladung nur theilweise für Swinemünde oder Wolgast oder Stettin, theilweise aber bestimmt, in demselben Schiffe seewärts wieder ausgeführt zu werden, so kommen die vorstehenden Bestimmungen, namentlich hinsichtlich der Deklaration des für einen der

vorgenannten Orte bestimmten Theils der Ladung, die Vorschriften der §§. 7. bis 11., zur Anwendung.

Der zur Wiederausfuhr bestimmte Theil der Ladung muß zwar ebenfalls in der Haupt-Eingangs-Deklaration vollständig aufgeführt werden, bei dem weitern Verfahren aber treten folgende Modifikationen ein:

a) Erhält das Schiff, ohne nach Stettin zu gehen, seine definitive Abfertigung in Swinemünde oder Wolgast und bleibt der zur Wiederausfuhr bestimmte Theil der Ladung unberührt im Schiffe, so unterliegt derselbe nur dann der Revision, wenn besondere Umstände dazu Veranlassung geben.

b) Muß dieser Theil der Ladung ausgeladen werden, so wird derselbe bis zur Wiederverladung entweder zur Niederlage gebracht oder auf Kosten des Schiffers bewacht, und es findet die Revision in so weit Statt, als dieselbe nach dem Ermessen des Haupt-Zollamts erforderlich ist.

c) Geht das Schiff nach Stettin, so kann der zur Wiederausfuhr bestimmte Theil der Ladung entweder in Swinemünde oder Wolgast bis zur Wiederverladung zur Niederlage gebracht oder mit nach Stettin genommen werden, in welchem letztern Falle dieselbe Behandlung eintritt, welche für andere, zur Abfertigung dahin überwiesene Ladungs-Gegenstände vorgeschrieben ist.

c. Für Schiffe, welche Nothhafens oder Winterlagers wegen einlaufen.

§. 27.

Wenn ein nach einem anderen Hafen bestimmtes Schiff des Nothhafens oder Winterlagers wegen in Swinemünde oder Wolgast einläuft, so muß zwar der Deklarations-Punkt, so weit die Schiffspapiere und die Kenntniß des Schiffers von der Ladung es gestatten, wie bei andern eingehenden Schiffen berichtigt werden; außerdem aber tritt die zollamtliche Behandlung nach Verschiedenheit der Fälle in folgender Art ein:

1) Ist mit Sicherheit vorauszusehen, daß der Aufenthalt im Hafen nur wenige Tage dauert und die Herstellung des Schiffs zum Wiederauslaufen ohne Berührung der Ladung, oder doch mit Entlöschung eines nur geringen Theils derselben zu bewerkstelligen sein werde, so darf das Haupt-Zollamt die weitere Behandlung auf diejenigen Maaßregeln beschränken, welche seines Erachtens den Umständen nach zur Sicherung des Zoll-Interesses genügen.

Jedenfalls findet jedoch eine unausgesetzte Bewachung des Schiffes und der etwa ausgeladenen Güter auf Kosten des Schiffers bis zum Wiederausgange des Schiffes Statt.

2) Erhält in dem Falle zu 1. ein Theil der Ladung eine abgeänderte Bestimmung dahin, daß derselbe nicht in dem nämlichen Schiffe wieder ausgeführt werden soll, so unterliegt dieser Theil der Ladung den für andere, zum Ein- oder Durchgange bestimmte Gegenstände geltenden Vorschriften.
3) Soll ein längerer Aufenthalt im Hafen Statt finden oder muß, zum Behufe der Ausbesserung des Schiffes, die Ladung ganz oder großentheils entlöscht werden, so kommen die allgemeinen Vorschriften mit Berücksichtigung der Bestimmungen des §. 26. zur Anwendung.
4) Die zum Winterlager einlaufenden Schiffe werden, wie zu 3. vorgeschrieben ist, behandelt.

Ob die Verdecks- und Kajütfracht solcher Schiffe zur Niederlage zu bringen sei, oder unter Verschluß der einzelnen Kolli, ohne Bewachung auf Kosten des Schiffers, auf dem Schiffe verbleiben dürfe, bestimmt das Haupt-Zollamt, welchem jedoch, wenn das Letztere gestattet worden ist, zusteht, die Erlaubniß jeder Zeit zurückzunehmen.

5) Das Einlaufen von Fahrzeugen in den an der Peene unterhalb Wolgast belegenen Grünschwader Hafen, darf nur des Nothhafens oder Winterlagers wegen und nur dann Statt finden, wenn der Hafen von Wolgast nicht mehr erreicht werden kann. Das Haupt-Zollamt ordnet in diesem Falle die zum Zollschutz erforderlichen Maaßregeln den Umständen nach an.

d. Für Schiffe, welche die Rhede nur als Ankerplatz benutzen.

§. 28.

Schiffe, welche auf der Rhede nur vor Anker gehen, ohne den Hafen zu besuchen, bleiben außer der Kontrolle der Zoll-Verwaltung, insofern sie mit den im Hafen befindlichen Fahrzeugen oder dem Lande keinen Verkehr durch Bootsfahrt betreiben. Geschieht das Letztere, so ist der Schiffer zur Einlieferung der Schiffspapiere und zur vollständigen Berichtigung des Deklarationspunktes verpflichtet, in welchem Falle jedoch der Verbrauch der Mundvorräthe am Bord des Schiffes, ohne Rucksicht auf die Bestimmung der §§. 13. und 14., zollfrei bleibt, und eine Kontrolle hinsichtlich der Ladung, des Proviants, der Schiffsvorräthe und Utensilien überhaupt nur in soweit zur Anwendung kommt, als das Haupt-Zollamt eine solche den Umständen nach erforderlich findet, um Einschwärzungen zu verhüten.

e. Für Schiffe, welche auf der Rhede einfrieren.

§. 29.

Sollte ein Schiff auf der Rhede einfrieren, so ist darüber vom

Schiffsführer unverweilt dem Haupt-Zollamte Anzeige zu machen, welches den Umständen gemäß Anordnungen trifft, je nachdem die Ladung ganz oder theilweise aus dem Schiffe geschafft werden, oder bis zur Wiedereröffnung der Schiffahrt im Schiffe verbleiben soll.

f. Für die Bootsfahrt.

§. 30.

Leere und beladene Boote, welche von der Rhede oder den Strandörfern herkommen, müssen ohne Unterschied an denjenigen Stellen vorbeifahren und anlegen, welche dazu besonders bestimmt sind.

g. Für Strandungsfälle.

§. 31.

Wenn in Strandungsfällen die Ladung des Schiffs oder andere, zu demselben gehörige Gegenstände ganz oder theilweise geborgen sind, so wird die Art und Menge des geborgenen Guts durch die Strandaufsichts- oder die vom Haupt-Zollamte dazu abgeordneten Beamten sofort ausgemittelt und das Gut einstweilen in Verwahrung genommen. Demnächst trifft das Haupt-Zollamt in jedem einzelnen Falle die den Umständen entsprechende Anordnung, nöthigenfalls nach eingeholter Genehmigung des Provinzial-Steuer-Direktors.

B. Abfertigung in Stettin.

1. Lösung des Ansagezettels.

§. 32.

Sobald ein in dem Vorhafen zu Swinemünde oder Wolgast abgefertigtes Schiff, oder ein aus solchem Schiffe beladenes Leichterfahrzeug Stettin erreicht und den Unterbaum daselbst passirt hat, muß der Führer desselben sich bei der in der Nähe des Unterbaums befindlichen Steuer-Expedition melden. Von dieser empfängt er einen Ansagezettel (vergleiche §. 36.), worauf das Schiff die Baumbrücke passiren und zwischen derselben und der langen Brücke, nach Anweisung des Hafenmeisters, vor Anker gehen darf. Andere Anker- und Anlegeplätze sind nicht gestattet.

2. Uebergabe des Ansagezettels und der Abfertigungspapiere, Anmeldung des Ankerplatzes, Besichtigung des Verschlusses, Besetzung und Bewachung des Schiffes.

§. 33.

Sobald das Schiff festgemacht worden, überliefert der Schiffer in Person, oder durch den ihn vertretenden Schiffsmäkler dem Packhofs-Vorsteher in Stettin die in Swinemünde oder Wolgast empfangenen

Abfertigungspapiere mit dem Anſagezettel (§. 32.), und meldet zugleich ſeinen Ankerplatz an, welcher ohne Bewilligung des Haupt-Steueramtes nicht verändert werden darf.

Iſt das Schiff ohne Begleitung unter Verſchluß angekommen, ſo wird der letztere gleich nach erfolgter Anmeldung durch einen Beamten beſichtigt. Wird der Verſchluß nicht gehörig befunden, ſo tritt eine nähere Erörterung darüber, und die Beſetzung des Schiffs auf Koſten des Schiffers ein.

Sind in den äußern unverſchloſſenen Räumen, oder auf dem Verdeck der unter Begleitung eintreffenden Schiffe Waaren vorhanden, welche nicht ſchon bei dem Eingangsamte ſpeziell revidirt oder amtlich verſchloſſen worden, ſo beſtimmt das Haupt-Steueramt, ob der Schiffer ſolche nach dem Packhofe ſchaffen laſſen, oder ob das Schiff auf ſeine Koſten beſetzt werden ſoll.

Letzteres findet bei allen denjenigen Schiffen Statt, welche von dem Eingangsamte aus den im §. 22. unter No. 1. a. b. und d. und No. 2. a. bis d. angegebenen Urſachen unter Begleitung nach Stettin abgelaſſen worden ſind.

Iſt ein Schiff nach dem §. 22. auf Koſten der Zoll-Verwaltung begleitet worden, ſo muß auch in Stettin die von dem Haupt-Steueramte etwa nöthig erachtete Bewachung des Schiffes ohne Koſten für den Schiffer bewirkt werden.

3. Löſchſtellen.

§. 34.

Die Löſchſtellen für die unter Zoll-Kontrolle ſtehenden Schiffe befinden ſich:

1) an dem Bollwerke vor dem großen Packhofe und dem Haupt-Steueramts-Gebäude;
2) an den beiden Oberufern zwiſchen der Baum- und langen Brücke;
3) am Packhofs-Speicher auf dem Zimmerplatze.

Außerdem dürfen entlöſcht werden:

4) Heringe: vor den ſtädtiſchen Sellhäuſern;
5) Kohlen: am Maſcheſchen, Haaſeſchen und Rathsholzhofe;
6) Salz: an dem Haupt-Salz-Magazin in der Oberwyck;
7) Getreide für das Proviant-Amt: an dem Proviant-Magazin, und
8) Munition und Geſchütz: am Artillerie-Zeughofe.

Unter beſonderen Umſtänden wird der Haupt-Amts-Dirigent die Entlöſchung von Schiffen, welche lediglich Heringe oder Kohlen geladen haben, ausnahmsweiſe an anderen Stellen verſtatten, ſo weit dies ohne Beeinträchtigung des Steuerdienſtes geſchehen kann.

4. Uebergabe von Begleitschein-Auszügen.

§. 35.

Sobald die Waaren-Empfänger, sei es auf dem in der Lösch-Ordnung vom 24. Februar 1840 angegebenen oder auf einem anderen Wege, von der Ankunft eines Schiffes, welches Ladung für sie hat, Kenntniß erhalten, haben dieselben ungesäumt, und jedenfalls binnen spätestens 48 Stunden nach der Ankunft des Schiffes in Stettin, der Buchhalterei des Haupt-Steueramtes daselbst, durch Ueberreichung von Begleitschein-Auszügen (Spezial-Deklarationen), die weitere Bestimmung der Waaren anzumelden und zugleich durch Vorzeigung der Connoissemente ihre Berechtigung zur Disposition über die Waaren nachzuweisen.

Die Begleitschein-Auszüge werden über Waaren, welche durch Verzollung in den freien Verkehr gesetzt oder auf Begleitschein I. oder II. versendet werden sollen, nach dem beiliegenden Muster C. und über Waaren, welche zur Niederlage bestimmt sind, nach dem beiliegenden Muster D. angefertigt, in der Ueberschrift, so wie in den neun ersten Spalten vom Deklaranten deutlich und vollständig ausgefüllt, auch mit Angabe des Orts und Datums durch Unterschrift vollzogen, und bei der Anmeldung zur Verzollung in einfacher, bei der Anmeldung zur Versendung oder zur Niederlage in doppelter Ausfertigung übergeben.

Die Entlöschung eines jeden Haupt- und eines jeden Leichterschiffes geschieht für sich besonders, weshalb für die Ladung eines jeden einzelnen Schiffes oder Leichters besondere Begleitschein-Auszüge übergeben werden müssen.

Eine Abänderung der durch Ueberreichung des Begleitschein-Auszugs angemeldeten Bestimmung der Waare ist nur vor dem Beginn der Entlöschung zulässig; späterhin darf über Waaren, deren ursprüngliche Bestimmung inzwischen verändert worden, erst nach Beendigung der auf Grund der frühern Anmeldung bewirkten Abfertigung anderweitig disponirt werden.

5. Entlöschung.

a. Reihefolge.

§. 36.

Die Entlöschung der Schiffe geschieht, sobald die Begleitschein-Auszüge von sämmtlichen Empfängern der zu einer Ladung gehörigen Waaren vollständig übergeben worden, in der Reihenfolge, wie die Schiffe nach Ausweis des Ansagezettels (§. 32.) angekommen sind.

Wird die Uebergabe der Begleitschein-Auszüge über den Zeitpunkt hinaus verzögert, zu welchem ein Schiff nach der aus dem Ansagezettel sich ergebenden Reihefolge seiner Ankunft zur Entlöschung gelangen sollte, so wird, insofern nicht in Gemäßheit des §. 44. eine Ausnahme

nachgegeben wird, dasjenige zunächſt an der Reihe ſtehende Schiff, für welches die Begleitſchein-Auszüge vollſtändig beiſammen ſind, zur Entlöſchung zugelaſſen.

Außerdem darf eine Abweichung von der Reihefolge nur eintreten, wenn Schiffe ſo beſchädigt ankommen, daß, um die Ladung vor Beſchädigung zu ſichern, nach dem Gutachten Sachverſtändiger ein früheres Entlöſchen derſelben nothwendig wird. Auch wird nachgegeben werden, daß die auf einem, dem Anſagezettel nach, noch nicht zur Ausladung kommenden Schiffe befindlichen, dem Verderben ausgeſetzten Waaren, als: Südfrüchte, Gewächſe ꝛc., nach erfolgter Uebergabe des betreffenden Begleitſchein-Auszuges aus dem Fahrzeuge entnommen und vollſtändig abgefertigt werden, ſofern dieſe Waaren ſo verſtaut ſind, daß ihre Ausladung ohne beſondere Schwierigkeit geſchehen kann.

b. Erlaubniß dazu.

§. 37.

Nachdem die Begleitſcheiu-Auszüge für eine Schiffsladung vollſtändig beiſammen und hinſichtlich ihrer Uebereinſtimmung mit dem Begleitſcheine und den demſelben angeſtempelten Abfertigungspapieren geprüft und richtig befunden worden ſind, beſtimmt der Packhofsvorſteher auf einem, von der Buchhalterei ausgefertigten Gewichts- und Reviſions-Buche den Ort, wo die Ausladung geſchehen ſoll, ſowie die Beamten, welche die Entlöſchung beaufſichtigen und die Reviſion vornehmen ſollen. Die Beamten legitimiren ſich durch jenes Buch.

An einem andern, als dem bewilligten Platze darf das Schiff nicht anlegen und es bleibt Sache des Schiffers, durch entſprechende Anträge bei dem Hafenmeiſter dafür zu ſorgen, daß er an der bezeichneten Stelle von den Reviſionsbeamten angetroffen werde.

c. Beginn der Entlöſchung.

§. 38.

Dem Beginn der Entlöſchung geht eine abermalige (vergleiche §. 33.) Prüfung des Schiffsverſchluſſes voran. Iſt gegen dieſen etwas zu erinnern, ſo wird eine nähere Erörterung deshalb eingeleitet und inzwiſchen das Schiff auf Koſten des Schiffers beſetzt. Findet ſich der Verſchluß in gehöriger Ordnung, ſo wird derſelbe von den Reviſions-Beamten abgenommen, und die Ausladung beginnt.

Der Schiffer iſt verpflichtet, zur Entlöſchung eine angemeſſene Zahl von Arbeitern zu ſtellen.

Wird die Ausladung nicht ſogleich begonnen oder, nachdem ſie begonnen iſt, ungehörig verzögert, ſo hat die Steuer-Behörde das Recht, Arbeiter zum Ausladen auf Koſten und Gefahr des Schiffers anzunehmen.

d. Zeit der Entlöschung.

§. 39.

Die Entlöschung geschieht täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Festtage, in den Monaten Oktober bis einschließlich Februar:

Vormittags von 8 bis 12 Uhr, und
Nachmittags - 1 - 5 Uhr;

in den übrigen Monaten in der Regel

von 7 bis 12, und
- 2 - 5 Uhr.

Jedoch darf damit nach der Bestimmung des Haupt-Steueramts in den Sommermonaten bei lebhaftem Verkehr des Morgens früher begonnen und des Nachmittags später, indeß nur immer so lange fortgefahren werden, daß die entlöschten Waaren noch an dem Tage der Ausladung revidirt und schließlich abgefertigt werden können.

An Sonn- und Festtagen ist die Entlöschung nur in außerordentlichen Fällen, und auch dann nur außer den Stunden des Gottesdienstes verstattet, wenn der Haupt-Amts-Dirigent dazu besondere Erlaubniß ertheilt.

Wird die Entlöschung in den Mittagsstunden unterbrochen, oder ist solche an einem Tage nicht beendet, so wird das Schiff unter Verschluß oder Bewachung gesetzt.

6. Visitation des Schiffs.

§. 40.

Nachdem die Entlöschung der deklarirten Waaren beendigt ist, hat der Schiffer zu erklären, ob er seine Ladung vollständig gelöscht habe. Nachdem diese Erklärung abgegeben worden, wird zur Visitation des Schiffs geschritten, und bei dieser Gelegenheit auch das Verhältniß der vorhandenen Mund- und Schiffs-Vorräthe zu dem Inhalte der Provisionsliste einer Prüfung unterworfen.

Hat die definitive Regulirung wegen des Proviants, der Schiffs-Vorräthe, Geräthe oder Inventarienstücke nach Stettin verwiesen werden müssen, so wird diese Angelegenheit ebenfalls erledigt, wobei die Vorschriften der §§. 13. bis 15. zur Norm dienen.

Der Schiffer ist verpflichtet, gleich nach Beendigung dieser Schluß-Revision das Schiff ungesäumt von der Löschstelle zu entfernen.

7. Revision und weitere Abfertigung der Waaren.

§. 41.

Die entlöschten Gegenstände werden gleich an der Lösch- und Waagestelle in der Reihefolge, wie sie ans Land kommen, nach den allgemeinen Vorschriften und mit Rücksicht auf die angemeldete Bestimmung der Waaren revidirt.

Iſt zur weitern Abfertigung der Verſchluß der Waaren erforderlich, ſo muß die Anlegung deſſelben gleich nach bewirkter Reviſion zur Stelle erfolgen. Zu dieſem Behuf bemerkt der obere Reviſionsbeamte auf dem Begleitſchein-Auszuge die Anzahl der zum Verſchluß erforderlichen Bleie, welche dem Deklaranten auf Vorzeigung des Auszuges von der hauptamtlichen Begleitſchein-Expedition gegen Bezahlung verabfolgt, und von Erſterem nebſt dem Auszuge dem Reviſionsbeamten überliefert werden.

Dem Deklaranten liegt ob, die zu verſchließenden Kolli hinſichtlich der Verpackung und Verſchnürung auf ſeine Koſten in den zur Anlegung eines völlig ſichernden Verſchluſſes erforderlichen Stand zu ſetzen oder ſetzen zu laſſen.

§. 42.

Nach beendigter Reviſion findet — je nachdem die Waaren zur Verzollung, zur Verſendung auf Begleitſchein oder zur Niederlage angemeldet worden ſind — das folgende weitere Verfahren Statt.

1) Sind die Waaren zur Verzollung beſtimmt, ſo begiebt ſich der Anmelder mit dem beſcheinigten Begleitſchein-Auszuge zum Haupt-Steueramte, entrichtet dort den Eingangszoll und empfängt darüber eine Quittung nebſt dem Auszuge. Gegen Zurückgabe des letzteren an den die Reviſion leitenden Ober-Beamten wird die Waare verabfolgt. Dieſelbe muß ſodann unverzüglich von der Reviſionsſtelle entfernt werden.

2) Sind die Waaren zur Verſendung auf Begleitſchein unmittelbar nach dem Auslande beſtimmt, ſo begiebt ſich der Anmelder mit dem beſcheinigten Auszuge zum Haupt-Steueramte, und, nachdem er dort den Durchgangszoll entrichtet hat, zur Begleitſchein-Expedition, von welcher er den begehrten Begleitſchein erhält. Gegen Vorzeigung des letztern wird die Waare, welche alsbald von der Reviſionsſtelle entfernt werden muß, verabfolgt.

Soll die Verſendung nicht unmittelbar nach dem Auslande, ſondern nach der Niederlage in einem andern Orte erfolgen, ſo kommen die vorſtehenden Beſtimmungen mit der Maaßgabe zur Anwendung, daß der Durchgangszoll nicht erlegt wird, und der Anmelder ſich daher ſogleich zur Begleitſchein-Expedition begiebt.

2) Die zur Niederlage beſtimmten Waaren müſſen unverweilt — in der Regel unter amtlicher Begleitung — zum Packhofe geſchafft werden.

Zuverläſſigen Waaren-Empfängern kann bei lebhaftem Verkehr in den Fällen zu 1. und 2. die Entfernung der Waaren von der Reviſionsſtelle ſchon vor erfolgter Berichtigung des Gefällepunktes, oder vor Extrahirung des Begleitſcheins geſtattet, auch

kann unter gleichen Umſtänden in dem Falle zu 3. von einer amtlichen Begleitung der Waaren abgeſehen werden, jedoch nur unter der Bedingung, daß von dem Anmelder gleich nach Empfang des von den Reviſions-Beamten beſcheinigten Begleitſchein-Auszuges

a) rückſichtlich der zur Verzollung beſtimmten Waaren der Gefällepunkt berichtigt;

b) in Betreff der Waaren, welche auf Begleitſchein verſendet werden ſollen, der Begleitſchein extrahirt, und

c) der Transport der zur Niederlage beſtimmten Waaren zum Packhof unmittelbar und auf dem kürzeſten Wege bewirkt werde.

Waaren-Empfänger, welche die nach Vorſtehendem ihnen obliegenden Verpflichtungen nicht erfüllen oder ſich darin ſäumig zeigen, haben für die Zukunft die Geſtattung einer Ausnahme von der Regel nicht zu erwarten. Auch wird eine ſolche zu Gunſten von Perſonen, welche dem Haupt-Steueramte nicht genügend bekannt ſind, überhaupt nicht bewilligt.

§. 43.

Fremde Waaren, welche einem Eingangs-Zolle nicht unterliegen, werden, wenn ſie ſich in unverpacktem Zuſtande befinden, gleich nach erfolgter Entlöſchung abgelaſſen, wenn ſie aber verpackt ſind, zuvor revidirt.

Die aus dem Inlande herſtammenden Gegenſtände werden nach Vorſchrift des §. 25. behandelt.

8. Verfahren mit denjenigen Waaren, über welche bis zum Zeitpunkte der Entlöſchung keine Begleitſchein-Auszüge übergeben worden ſind.

§. 44.

Wenn gleich die Beſtimmung im §. 36., daß die Entlöſchung der Schiffe nicht früher zugelaſſen werden ſoll, als bis die Begleitſchein-Auszüge von ſämmtlichen Empfängern der zu einer Ladung gehörigen Waaren vollſtändig übergeben worden, die Regel bildet, ſo können doch Fälle vorkommen, in denen es, nachdem die Auszüge bis auf wenige beiſammen ſind, unbillig ſein würde, wegen Säumigkeit einiger weniger Perſonen alle übrige Ladungs-Intereſſenten auf die Entlöſchung warten zu laſſen.

In ſolchen Fällen kann daher der Hauptamts-Dirigent, bevor ſämmtliche Begleitſchein-Auszüge eingegangen ſind, die Erlaubniß zum Beginn der Entlöſchung in der Vorausſetzung ertheilen, daß die noch fehlenden Auszüge inzwiſchen eingehen werden.

Trifft dieſe Vorausſetzung demnächſt nicht zu, und gelangen daher Waaren zur Entlöſchung, worüber die Begleitſchein-Auszüge noch fehlen, ſo iſt jeder Schiffsmäkler, deſſen ſich einer der übrigen Empfänger bedient hat, oder welcher von dem Haupt-Steueramte dazu aufgefor-

dert wird, verpflichtet, jene Waaren poſtenweiſe zur Niederlage zu deklariren und unter amtlicher Begleitung auf Koſten des Eigenthümers zum Packhofe ſchaffen zu laſſen, woſelbſt ſolche auf Gefahr des Eigenthümers und mit deſſen Verhaftung für die Lagergebühr lagern.

Gehen innerhalb der nächſten acht Tage die Begleitſchein-Auszüge über dieſe Waaren ein, ſo werden letztere den allgemeinen Vorſchriften gemäß mit Rückſicht auf die geſchehene Anmeldung revidirt, aber nur gegen Einlieferung des ertheilten Niederlageſcheins weiter abgefertigt und verabfolgt.

Gehen die Begleitſchein-Auszüge auch während dieſer achttägigen Friſt nicht ein, ſo werden die Waaren in Beiſein des Schiffsmäklers, welcher dieſelben zur Niederlage deklarirt hat, zur ſpeziellen Reviſion gezogen und verbleiben in der Niederlage, aus welcher ſie ſpäterhin nur gegen Zurücklieferung des Niederlageſcheins und Erfüllung der übrigen Vorſchriften des Niederlage-Regulativs verabfolgt werden.

Meldet ſich binnen Jahresfriſt kein legitimirter Eigenthümer ſolcher Waaren, ſo wird deren meiſtbietender Verkauf, dem §. 66. der Zollordnung gemäß, eingeleitet, aus dem Erlöſe der Eingangszoll und das Lagergeld berichtigt, der Schiffsmäkler wegen erweislich vorgeſchoſſener Koſten und der ihm geſetzlich zuſtehenden Gebühren befriedigt und der Reſt einem Wohlthätigkeits-Fonds zugewieſen.

Sind dergleichen Waaren einem ſchnellen Verderben ausgeſetzt, ſo kann ein früherer Verkauf derſelben den Beſtimmungen des §. 66. der Zollordnung gemäß geſchehen.

9. Verfahren bei verzögerter Abnahme der Waaren von Seiten der Empfänger.

§. 45.

Die Waaren-Empfänger ſind verbunden, auf die Entlöſchung der Schiffe, in welchen ſich Waaren für ſie befinden, achtſam zu ſein; wenn letztere ausgeladen ſind, der Reviſion beizuwohnen und nach erfolgter Abfertigung für ihre ungeſäumte Fortſchaffung zu ſorgen.

Verſäumen die Waaren-Empfänger dies, und muß die entlöſchte Waare deshalb während der Mittagsſtunden unrevidirt auf dem Bollwerke bleiben, ſo tragen ſie die Koſten der in dieſem Falle nothwendigen amtlichen Bewachung und alle Nachtheile, welche die Waaren durch ungünſtige Witterung erleiden.

Sind, in Folge einer ſolchen Verſäumniß, beim Schluſſe der Dienſtſtunden des Tages Waaren auf der Löſchſtelle unabgefertigt geblieben und beſtehen ſolche in Gegenſtänden, welchen die Witterung ſchädlich ſein kann; ſo iſt der Packhofs-Vorſteher befugt, dieſelben auf Gefahr und Koſten des Deklaranten nach dem Packhofe ſchaffen und dort zur Niederlage bringen zu laſſen.

Für die Aufbewahrung wird das vorgeſchriebene Lagergeld erhoben, und es kann bis zur erfolgten Berichtigung deſſelben und der für die Bewachung auf der Löſchſtelle zu berechnenden Koſten ein angemeſſener Theil der Waaren als Pfand zurückbehalten werden.

Erſcheint der Deklarant auf die an ihn ergangene Aufforderung nicht, um der Reviſion der vorläufig zum Packhofe gebrachten Waaren beizuwohnen und deren weitere Abfertigung, der Anmeldung gemäß, zu betreiben; ſo tritt das im §. 44. wegen der Waaren, über welche die Begleitſchein-Auszüge fehlen, vorgeſchriebene Verfahren ein.

Solche Waaren, die ohne Nachtheil der Witterung ausgeſetzt werden können, bleiben noch bis zum Abend des auf die Entlöſchung folgenden Tages auf der Löſchſtelle liegen und werden während der Nacht und der Mittagsſtunden auf Koſten des Deklaranten bewacht. Nach Ablauf des vorbezeichneten Tages tritt auch hinſichtlich ihrer das im §. 44. gedachte Verfahren ein.

In Fällen dieſer Art werden an Bewachungskoſten für die Mittagsſtunden 15 Sgr., für die Nacht 1 Thlr. berechnet.

Auf den freien Räumen des Packhofes dürfen Waaren über Nacht niemals liegen bleiben.

II. Waaren-Ausgang.

A. Abfertigung in Stettin.

1. Allgemeine Beſtimmungen.

a. Anmeldung.

§. 46.

Wenn ein Schiff in Stettin in Ladung gelegt werden ſoll, um Waaren über See, ſei es nach ausländiſchen oder inländiſchen Häfen, zu führen, desgleichen wenn ein Leichter in Stettin Waaren einnehmen ſoll, um ſolche einem zum Ausgange beſtimmten Schiffe nach Wolgaſt oder Swinemünde zuzuführen, ſo muß ſolches, und zwar für jedes Schiff und jeden Leichter beſonders, dem Haupt-Steueramte, namentlich dem Packhofs-Vorſteher angemeldet werden.

Dieſe Anmeldung erfolgt durch Ueberreichung von zwei, vorläufig nur auf der Titelſeite, dem Vordrucke gemäß, ausgefüllten und unterzeichneten Exemplaren der Haupt-Ausgangs-Deklaration nach dem beiliegenden Muſter E. — Dieſe Deklaration, welche ſpäter in Gemäßheit des §. 55. vollſtändig auszufüllen iſt, muß, ſo lange das Schiff in Ladung liegt und bis die Deklaration dem Haupt-Steueramte zur Schlußabfertigung eingereicht wird, jederzeit am Bord des Schiffes zur Einſicht der kontrollirenden Beamten vom Schiffer bereit gehalten und zu dem Behuf an einem ſichern, ein für allemal beſtimmten, den Beamten leicht zugänglichen Orte aufbewahrt werden.

Der Schiffer ist für die reinliche und sorgfältige Aufbewahrung derselben und der während der Ladung dazu kommenden Beilagen verantwortlich.

b. Ort und Zeit der Einladung.

§. 47.

Es darf Ladung eingenommen werden:

a) an den beiden Oderufern zwischen dem Ober- und Unterbaum;
b) in der Oberwyck;
c) an Masche's Hof;
d) im Dunzig;
e) in der Unterwyck und
f) in Grabow.

Mit Empfangnahme der Ladung an der angemeldeten Stelle darf erst, nachdem die Haupt-Ausgangs-Deklaration vom Packhofs-Vorsteher mit dem Genehmigungsvermerke und nöthigenfalls mit der Bezeichnung der zur Beaufsichtigung bestimmten Beamten versehen, dem Schiffer ausgehändigt worden, begonnen werden.

Die Annahme der Ladung an Bord der Schiffe ist nur des Vormittags von 7 bis 12 Uhr und des Nachmittags von 2 bis 8 Uhr, in allen Fällen aber nur bei Tageshelle zulässig, dagegen die Zuführung der zur Einladung bestimmten Gegenstände nach den Ladestellen und deren Auflagerung daselbst an diese Stunden nicht gebunden.

Eine andere als die einmal angegebene Ladestelle darf dann benutzt werden, wenn zuvor dem kontrollirenden Ober-Beamten mündliche Anzeige gemacht worden und derselbe die Genehmigung unter Bezeichnung der künftigen Ladestelle, auf der ersten Seite der Haupt-Ausgangs-Deklaration vermerkt hat. Auf gleiche Weise ist zur Verlängerung der angemeldeten Ladefrist, so wie zur Wiederausladung bereits verladener Güter Anzeige und Genehmigung erforderlich.

2. Besondere Bestimmungen hinsichtlich solcher Waaren, welche der Verladungs-Kontrolle unterliegen.

a. Bezeichnung dieser Waaren und allgemeine Verbindlichkeiten des Schiffers in Betreff ihrer Annahme.

§. 48.

Gegenstände, welche

a) einem Ausfuhrzolle unterliegen (§. 49.),
b) unter Begleitschein-Kontrolle versendet werden (§. 50.),
c) zum Wieder-Eingange ins Inland bestimmt sind (§. 51.), oder
d) mit dem Anspruche auf Zoll- oder Steuer-Vergütung in das Ausland gehen (§. 52.),

sind der Verladungs-Kontrolle unterworfen.

Sie dürfen

1) vom Schiffer nicht anders, als in Begleitung der in den §§. 49 bis 52. bezeichneten Bezettelung an der Ladeſtelle angenommen werden. Beim Empfange ſolcher Waaren iſt der Schiffer verbunden, dieſelben mit der Bezettelung zu vergleichen und ſich dadurch die Ueberzeugung zu verſchaffen, daß ſie mit der letztern nach Kolli-Zahl, Menge, Verpackung und Signatur, ſo wie in Betreff des amtlichen Verſchluſſes übereinſtimmen, und namentlich, daß dieſer unverletzt ſei.

Finden ſich Abweichungen, ſo muß der Schiffer die Waare entweder zurückweiſen, oder die Aufklärung der Abweichung ſofort veranlaſſen und in dieſem Falle den Kontrollbeamten beim Schiffsbeſuche von der Lage der Sache unaufgefordert Anzeige machen.

Die der Verladungs-Kontrolle unterliegenden Waaren dürfen ferner

2) nur in Gegenwart eines Kontroll-Beamten an Bord genommen werden. Sobald derſelbe erſcheint und die zur Verladung bereit liegenden Gegenſtände nach Anleitung ihrer Bezettelung revidirt hat, muß ſofort zur Verladung geſchritten und dieſelbe möglichſt beeilt werden.

Wenn jedoch der zur Aufnahme der Waaren vorhandene Platz an der Ladeſtelle vollſtändig belegt iſt, neu ankommende Waaren zu erwarten ſind, und nach der Beſchaffenheit des Raumes im Schiffe die Reviſion der Waaren dort vorgenommen werden kann, ſo iſt es zuläſſig, die Letzteren ſchon vor der Ankunft des Kontrollbeamten an Bord zu ſchaffen. Ausgangszollpflichtige Gegenſtände bleiben indeß hiervon unbedingt ausgeſchloſſen; auch darf in keinem Falle die Verſtauung der an Bord geſchafften Waaren geſchehen, bevor deren Reviſion bewirkt worden iſt.

3) Der Beamte beſcheinigt demnächſt die erfolgte Verladung auf den einzelnen Bezettelungen und giebt letztere dem Schiffer zurück, welcher nunmehr deren Inhalt in die Haupt-Ausgangs-Deklaration einzutragen, dieſelben mit der laufenden Nummer der Deklaration zu bezeichnen und ſie bei dieſer aufzubewahren hat.

b. Spezielle Vorſchriften in Betreff der

aa. ausgangszollpflichtigen Gegenſtände.

§. 49.

Sollen Gegenſtände, welche einem Ausgangszolle unterliegen, ins Ausland geführt werden, um daſelbſt zu verbleiben, ſo muß der Verlader dem Haupt-Steueramte eine gewöhnliche Ausgangszoll-Deklaration doppelt einreichen und den Ausgangszoll berichtigen. Er empfängt

das Duplikat der Deklaration mit Quittung verſehen zurück, worauf die Waare zur Ladeſtelle abgehen darf und dem Schiffer mit der Zoll-Quittung zu übergeben iſt.

Die Reviſion erfolgt durch den Kontroll-Beamten an der Ladeſtelle.

Wenn der Schiffer ausgangszollpflichtige Waaren ohne Beiſein eines Kontrollbeamten an Bord nimmt, ſo müſſen nicht nur die Waaren zur Prüfung der Uebereinſtimmung mit der Bezettelung wieder ausgeladen werden, ſondern der Schiffer hat außerdem eine Ordnungsſtrafe von Einem bis Zehn Thalern verwirkt.

Das Haupt-Steueramt kann jedoch für Gegenſtände, welche nur einem geringen Ausgangszolle unterliegen, oder mit welchen ein ganzes Schiff beladen wird, und deren eingeladene Menge ſich, auch ohne ſpezielle Beaufſichtigung während der Einladung, nach der Laſtenzahl des Schiffs ermitteln läßt, die zur Förderung des Geſchäfts dienlichen Erleichterungen den Umſtänden gemäß eintreten laſſen, worüber deſſen beſondere Anweiſungen in jedem einzelnen Falle zu erwarten ſind.

Ein Schiffer, der es unternehmen ſollte, ausgangszollpflichtige Waaren zu verladen, über welche gar keine oder doch keine mit den Waaren übereinſtimmende gültige Bezettelung zur Stelle vorgelegt werden kann, hat die Defraudationsſtrafe verwirkt.

bb. der unter Begleitſchein-Kontrolle gehenden Waaren.

§. 50.

Gegenſtände, welche unter Begleitſchein-Kontrolle verſendet werden ſollen, müſſen, je nachdem ſie aus der Niederlage entnommen oder mit Begleitſchein unmittelbar von andern Orten eingegangen ſind, die Abfertigung entweder nach dem Packhofs-Regulativ für Stettin oder nach dem Begleitſchein-Regulativ erhalten haben und mit dem Begleitſchein verſehen ſein, wenn ſie zur Verladung abgeliefert werden.

cc. der zum Wieder-Eingange ins Inland beſtimmten Gegenſtände.

§. 51.

Wenn den im freien Verkehr befindlichen, zum Wieder-Eingange in das Inland beſtimmten Waaren der zollfreie Eingang geſichert werden ſoll; ſo müſſen dieſelben vom Verlader durch einen in zwei Exemplaren einzureichenden Deklarationsſchein dem Haupt-Steueramte angemeldet werden. Alle Angaben über Gewicht und Menge müſſen darin mit Buchſtaben und gleich den Angaben über die Gattung der Waaren, ohne Abänderung (Durchſtreichung, Korrektur, Raſur) geſchrieben ſein.

Soll die Verſendung durch ein nach einem fremden Hafen beſtimmtes Schiff geſchehen, ſo muß der Verlader, ſofern dies nach der Beſchaffenheit der zu verſendenden Gegenſtände geſchehen kann, dieſe Gegenſtände zugleich mit der Anmeldung zur Abfertigung auf dem

Packhofe ſtellen, wo die Reviſion und der Verſchluß, oder die ſonſtige Sicherſtellung gegen Vertauſchung nach den Vorſchriften des §. 76. der Zoll-Ordnung erfolgt.

Gleiche Verpflichtung liegt dem Verlader auch bei der Verſendung durch ein direkt nach einem inländiſchen Hafen beſtimmtes Fahrzeug in ſoweit ob, als die Gegenſtände im Tarif mit einem Eingangszolle von mehr als vier Thalern für den Centner belegt, oder geringer beſteuerte Gegenſtände ſo verpackt ſind, daß der Inhalt der Kolli nicht ohne deren Oeffnung mit Ueberzeugung wahrgenommen werden kann. Andere, als die vorſtehend bezeichneten Gegenſtände werden bei der Verladung in ein direkt nach einem inländiſchen Hafen beſtimmtes Schiff an der Ladeſtelle durch die Kontroll-Beamten revidirt und ohne Kolli-Verſchluß abgelaſſen. Dieſelben müſſen jedoch im Deklarations-Schein genau nach Gattung, Kollizahl, Brutto-Gewicht, Maaß oder Stückzahl angegeben ſein.

Befindet ſich an der Ladeſtelle keine geaichte Waage, ſo müſſen nach Gewicht angegebene Waaren auf Verlangen des Kontrollbeamten nach einer ſolchen geſchafft und dort verwogen werden.

Sind die zum Wieder-Eingange in das Inland beſtimmten Waaren einem Ausgangs-Zolle unterworfen, ſo muß bis dahin, daß der Wieder-Eingang ins Inland dem Haupt-Steueramte nachgewieſen wird, für den Ausgangszoll durch Pfand oder Bürgſchaft Sicherheit beſtellt werden. Erfolgt der Nachweis nicht innerhalb der den Umſtänden nach jedesmal zu beſtimmenden Friſt, ſo iſt der Ausgangszoll verfallen.

Verſteuerte mahl- und ſchlachtſteuerpflichtige Gegenſtände, welche in eine mahl- und ſchlachtſteuerpflichtige Stadt ſteuerfrei wieder eingeführt werden ſollen, müſſen, außer mit dem vorgeſchriebenen Deklarationsſcheine, noch mit einem Verſendungsſcheine verſehen ſein, und zu dem Behufe auf dem Packhofe zur Reviſion und Anlegung des Verſchluſſes geſtellt werden.

Das von dem Kontrollbeamten auf dem Verſendungsſcheine ertheilte Atteſt über die geſchehene Verladung vertritt die Stelle der Beſcheinigung des Ausganges aus der Stadt.

Nachdem die Waaren ihre Abfertigung, den vorſtehenden Beſtimmungen gemäß, erhalten haben, werden ſie mit beiden beſcheinigten Exemplaren des Deklarationsſcheins zur Verladung abgelaſſen.

dd. der Gegenſtände, für welche eine Ausfuhr-Vergütung in Anſpruch genommen wird.

§. 52.

Schiffe, welche Gegenſtände laden, wofür auf Grund der Ausgangs-Beſcheinigung Anſpruch auf Zoll- oder Steuer-Vergütung ge-

macht werden ſoll, dürfen in der Regel nur am Bollwerke vor dem Packhofe Ladung einnehmen.

Sie werden dauernd beaufſichtigt und, wenn die Einladung unterbrochen wird, den Umſtänden nach unter Verſchluß geſetzt.

Als Ausnahme von der Regel wird der Haupt-Amts-Dirigent die Einladung an einer andern Stelle dann verſtatten, wenn ſolches zur Vermeidung einer unverhältnißmäßigen Beſchränkung der Löſchplätze nothwendig erſcheint, in welchem Falle die Schiffe bei eintretender Unterbrechung der Einladung nicht nur unter Verſchluß geſetzt, ſondern außerdem über Nacht auf Koſten des Schiffers amtlich bewacht werden.

Die Gegenſtände, für welche eine Ausfuhr-Vergütung in Anſpruch genommen wird, ſind dem Haupt-Steueramte nach den deshalb ergangenen beſonderen Vorſchriften anzumelden, wonächſt die Reviſion und weitere Abfertigung derſelben dieſen Vorſchriften gemäß erfolgt.

c. Maaßregeln zur Erleichterung der Abfertigung bei dem Ausgangs-Amte.

§. 53.

Da der Ausgang ſolcher Gegenſtände, deren Ausfuhr zu erweiſen iſt (§. 48 b. c. und d.) von dem Ausgangs-Zollamte beſcheinigt werden muß; ſo kommt es darauf an, dem letztern die erforderliche Ueberzeugung von der wirklich erfolgten Ausfuhr der betreffenden Waaren zu gewähren. Dies kann entweder geſchehen, indem

1) die Waaren ſo verladen werden, daß ſolche bei dem Ausgangs-Zollamte zur Reviſion vorgelegt werden können, oder
2) dadurch, daß das Schiff, in welches die Waaren unter amtlicher Aufſicht verladen worden,
   a) unter Verſchluß geſetzt oder
   b) zum Ausgangs-Zollamte begleitet wird.

Wünſcht der Schiffer, daß eine der unter No. 2. angegebenen Abfertigungsarten zur Anwendung komme, ſo hat er — oder der ihn vertretende Mäkler — ſolches auf der Titelſeite der Haupt-Ausgangs-Deklaration zu bemerken. Alsdann iſt, Falls nicht beſondere Umſtände entgegenſtehen, ſeinem Antrage nach Maaßgabe der folgenden Beſtimmungen zu entſprechen.

Schiffe, welche ſo tief gehen, daß ſie auf der Fahrt zum Ausgangs-Zollamte geleichtert werden müſſen, dürfen in keinem Falle unter Schiffs-Verſchluß und in der Regel auch nicht unter Begleitung abgefertigt werden.

Wird auf Schiffs-Verſchluß angetragen, ſo hat der Schiffer — zugleich mit der Haupt-Ausgangs-Deklaration (§. 46.) — eine nach Vorſchrift des §. 4. angefertigte Deklaration der ſämmtlichen Zugänge

zu denjenigen Räumen ſeines Schiffes, welche unter Verſchluß geſetzt werden ſollen, zu übergeben, auch demnächſt den Beamten, welche die Prüfung der Deklaration vornehmen, dieſe Zugänge ſelbſt zu zeigen.

Wird die Deklaration verweigert oder bei der Prüfung unrichtig oder mangelhaft befunden, ſo darf der Schiffs-Verſchluß nicht eintreten.

Sollte bei Schiffen, welche unter Raum-Verſchluß abgefertigt worden ſind, auf der Fahrt von Stettin bis zum Ausgangsamte eine Verletzung des Verſchluſſes Statt finden; ſo muß die Ladung in Swinemünde oder Wolgaſt wieder ausgeladen und ſpeziell revidirt werden.

Eine amtliche Begleitung der ausgehenden Schiffe geſchieht jederzeit auf Koſten des Schiffers.

Von dem Zeitpunkte ab, wo die Verladung der Waaren, deren Ausgang zu erweiſen iſt, beginnt, müſſen Schiffe, welche unter Verſchluß oder unter Begleitung abgefertigt werden, im erſteren Falle während der Unterbrechung der Ladung in den Mittagsſtunden und über Nacht unter Verſchluß geſetzt, und im zweiten Falle unausgeſetzt auf Koſten des Schiffers bewacht werden.

3. Beſondere Beſtimmungen hinſichtlich ſolcher Waaren, welche der Verladungs-Kontrolle nicht unterliegen.

§. 54.

Ueber Gegenſtände, welche ſich im freien Verkehr befinden und nicht zu den im §. 48. bezeichneten gehören, führt der Schiffer eine beſondere Ladeliſte nach dem beiliegenden Muſter F. mit genauer Beachtung des Vordrucks. Dieſe Liſte wird bei der Haupt-Ausgangs-Deklaration aufbewahrt und nach Beendigung der Ladung von dem Schiffer durch Namens-Unterſchrift vollzogen.

4. Schluß der Abfertigung.

§. 55.

1) Nachdem die Einladung beendigt iſt, hat der Schiffer, oder der ihn vertretende Mäkler zuerſt ſämmtliche, unter Kontrolle verladene Güter (§. 48.), ſodann, jedoch nur ſummariſch, die der Verladungs-Kontrolle nicht unterliegenden Waaren (§. 54.), in beide Exemplare der Haupt-Ausgangs-Deklaration einzutragen (§. 46.). Hierauf iſt die auf der erſten Seite dieſer Deklaration vorgedruckte Erklärung über die eingenommene Ladung vom Schiffsführer eigenhändig mit Vor- und Zunamen zu vollziehen und den Kontrollbeamten anzuzeigen, daß das Schiff zur Schluß-Reviſion bereit ſei.
2) Es wird ſodann die letztere vorgenommen, dabei, inſofern das Schiff unter Verſchluß abgehen ſoll, dieſer angelegt, und wie ſolches geſchehen, auf beiden Exemplaren der Haupt-Ausgangs-Deklaration beſcheinigt.

Das Schiff darf nunmehr von der Ladeſtelle ablegen.

3) Hierauf werden durch den Schiffer oder deſſen Vertreter beide Exemplare der Haupt-Ausgangs-Deklaration mit allen dazu gehörigen Bezettelungen, als:

Ausgangs-Zoll-Quittungen,
Begleitſcheinen,
Deklarationsſcheinen (beide Exemplare),
Verſendungsſcheinen und
Ladeliſte,

dem Haupt-Steueramte überreicht, welches die einzelnen Poſten der Deklaration mit den betreffenden Spezial-Bezettelungen vergleicht. Finden ſich hierbei unter den der Verladungs-Kontrolle unterworfenen Gegenſtänden (§. 48.) ſolche Poſten, über welche die Verladungs-Beſcheinigung der Kontrollbeamten fehlt; ſo werden dieſe Poſten in der Haupt-Ausgangs-Deklaration geſtrichen.

4) Demnächſt wird letztere in beiden Exemplaren von dem Haupt-Steueramte vollzogen und ein Exemplar, nebſt den dazu gehörigen Bezettelungen, verſiegelt und an das Ausgangs-Zollamt adreſſirt dem Schiffer zur Ablieferung an letzteres übergeben.

5) Zugleich empfängt der Schiffer den erledigten Anſagezettel (§. 32.) zurück, welchen er vor der Ausfahrt durch den Unter- oder Dunzig-Baum bei der Steuer-Expedition am Unterbaum abzugeben hat.

5. Beſondere Beſtimmungen wegen des Proviants.

§. 56.

Wird für die der Mahl- und Schlacht-Steuer unterliegenden Mundvorräthe die Erſtattung dieſer Steuer, beziehungsweiſe eines Theils des Salzdebitspreiſes, in Anſpruch genommen, ſo tritt hinſichtlich dieſer Mundvorräthe das durch das beſondere Regulativ vom 1. April 1844 vorgeſchriebene Verfahren ein.

Will ſich der Schiffer für die der Mahl- und Schlachtſteuer unterworfenen Proviant-Gegenſtände den ſteuerfreien Eingang in einen inländiſchen Hafen, in welchem jene Steuer erhoben wird, oder überhaupt für die Mundvorräthe den zollfreien Eingang in einem inländiſchen Hafen ſichern; ſo iſt über jene erſtgenannten Gegenſtände ein Verſendungsſchein (§. 14.), über die zuletzt gedachten Mundvorräthe ein Deklarationsſchein (§. 14. §. 51.) bei dem Haupt-Steueramte nachzuſuchen.

6. Beſondere Beſtimmungen wegen der Schiffe, welche blos Ballaſt einnehmen.

§. 57.

Die Führer derjenigen Schiffe, welche in Stettin lediglich mit Ballaſt beladen werden ſollen, ſind hinſichtlich der Anmeldung durch

Einreichung einer Haupt-Ausgangs-Deklaration in zwei Exemplaren der Verpflichtung, den angemeldeten Ort der Einladung nicht ohne vorgängige Erlaubniß zu verändern, und der Tageszeit, innerhalb welcher die Beladung nur Statt finden darf, den Vorschriften der §§. 46 und 47. ebenfalls unterworfen; auch sind sie gehalten, vor der Schluß-Abfertigung die im §. 55. vorgeschriebene Erklärung über die eingenommenen Gegenstände zu vollziehen.

Die Kontrolle während der Einladung beschränkt sich darauf, daß keine ausfuhrzollpflichtige Waaren eingenommen werden.

Nach der Schluß-Revision (§. 55. No. 2) kann das Schiff ablegen und der Schiffer bei dem Haupt-Steueramte die Schluß-Abfertigung (§. 55. No. 3) nachsuchen.

Auf der Fahrt bis zum Ausgangs-Amte sind die Vorschriften des §. 68. zu 3 genau zu beobachten.

B. Abfertigung in den Vorhäfen Swinemünde und Wolgast.

1. Schiffe, welche vollständige Ladung in Stettin eingenommen haben.

a. Meldung.

§. 58.

Gleich nach dem Eintreffen der Schiffe, welche in Stettin Ladung eingenommen haben, hat der Schiffer seine Papiere (§. 55. No. 4) dem Haupt-Zollamte vorzulegen.

b. Revision.

§. 59.

Letzteres veranlaßt die zur Schluß-Abfertigung erforderliche Revision und, falls solche nothwendig ist, die Schiffsbesetzung.

Sind Waaren geladen, deren Ausgang zu erweisen ist (§. 48 b. c. und d.), so findet, nach Maaßgabe der in Stettin zur Anwendung gekommenen Abfertigungsweise (§. 53.), entweder die Revision der Waaren oder die Recognition des Schiffs-Verschlusses, beides jedoch erst unmittelbar vor dem wirklichen Ausgange, Statt.

Hat der Schiffer mit der Erklärung, daß er auszugehen bereit sei, auf die letzte Abfertigung angetragen und ist diese erfolgt; so muß, wenn der Ausgang demnächst verzögert wird, Besetzung des Schiffs auf Kosten des Schiffers eintreten.

Bei Schiffen, welche unter Begleitung von Stettin gekommen sind, dauert die Besetzung unter allen Umständen bis zum wirklich erfolgenden Ausgange fort.

Mit der Ausgangs-Schluß-Revision wird jedesmal die definitive Regulirung der Proviant-Angelegenheit, nach Anleitung der §§. 13 und 14 verbunden.

c. Weitere Abfertigung.

§. 60.

Von den nach §. 58. an das Haupt-Zollamt gelangten Bezettelungen werden nach bewirkter Reviſion die Haupt-Ausgangs-Deklaration mit den etwa erforderlichen Vermerken, die Ausgangszoll-Quittungen mit der im §. 35. der Zollordnung vorgeſchriebenen Beſcheinigung des Ausgangs, die auf andere Aemter lautenden Begleitſcheine mit dem Paſſage-Atteſte (§. 76. der Zoll-Ordnung), die Deklarations-Scheine mit der Beſcheinigung des Ausganges verſehen und dieſe Papiere ſodann dem Schiffer zurückgegeben, die auf das Haupt-Zollamt gerichteten Begleitſcheine aber gegen Ertheilung eines Begleitſchein-Abgabe-Atteſtes abgenommen und zurückbehalten.

Bei Schiffen, welche von Swinemünde unmittelbar nach einem inländiſchen Hafen gehen, wird die Ausgangs-Beſcheinigung nicht auf die einzelnen Deklarationsſcheine, ſondern auf die Haupt-Ausgangs-Deklaration geſetzt. Die Letztere wird demnächſt nebſt den Deklarationsſcheinen und den auf andere Aemter gerichteten, im Einzelnen mit dem Paſſage-Atteſte verſehenen Begleitſcheinen eingeſiegelt und an das Amt im Beſtimmungsorte adreſſirt, dem Schiffer übergeben.

Iſt das Schiff nach einem der Mahl- und Schlacht-Steuer unterworfenen Hafen beſtimmt, ſo wird auch der Verſendungsſchein über den Schiffsproviant nebſt dazu gehörigem Verzeichniſſe in das zu verſiegelnde Packet mit eingeſchloſſen.

d. Ertheilung des See-Ausgangs-Paſſes.

§. 61.

Nachdem das Schiff in Gemäßheit der §§. 59 und 60. völlig abgefertigt worden, wird ein See-Ausgangs-Paß, welcher den Lootſen die zollamtliche Ermächtigung zur Ausbringung ertheilt, ausgeſtellt und dem Schiffer behändigt.

Iſt ein Schiff wegen verzögerten Ausganges oder weil daſſelbe mit Begleitung von Stettin gekommen (§. 59.) beſetzt gehalten worden, ſo bleibt der See-Ausgangs-Paß bis zum wirklichen Ausgange in den Händen der wachthabenden Beamten.

e. Zuſätzliche Beſtimmungen für den Ausgang über Wolgaſt.

§. 62.

Bei dem Ausgange über Wolgaſt kommen, mit Rückſicht darauf, daß die ausgehenden Schiffe noch Anſagepoſten zu paſſiren haben, die in den §§. 58 bis 61. enthaltenen Beſtimmungen mit folgenden Modifikationen zur Anwendung:

1) Die Führer von Schiffen, deren Ladung lediglich in Waaren des freien Verkehrs, in Waaren, von denen der Ausgangszoll entrichtet iſt, oder in ſolchen Waaren beſteht, welche unter Begleitſchein-

Kontrolle auf andere inländiſche Aemter gehen, ſind zur nochmaligen Meldung bei dem Anſage-Poſten nicht verpflichtet.

2) Dagegen ſind die Führer aller Schiffe, welche Waaren geladen haben, deren Ausgang zu erweiſen iſt, verbunden, ſich bei dem Anſage-Poſten zu Peenemünder Schanze und ſodann, je nach der Richtung ihrer Fahrt, bei den Anſage-Poſten zu Ruden oder Barhoeft, oder Wittower Poſthaus durch Aufziehen einer Flagge zu melden und die Ankunft der Zollbeamten abzuwarten, welche den Schiffs- oder Kolli-Verſchluß revidiren und den Befund, beziehungsweiſe (bei dem äußerſten Anſagepoſten) den wirklich erfolgten Ausgang, ſowohl auf der Haupt-Ausgangs-Deklaration als auf den über die Waaren ſprechenden einzelnen Dokumenten beſcheinigen.

Nur dieſe Beſcheinigung wird als vollſtändiger Nachweis des Ausgangs betrachtet, weshalb das Haupt-Zollamt zu Wolgaſt die Begleitſchein-Abgabe-Atteſte über diejenigen Waaren, welche zur Ausfuhr über See beſtimmt ſind, auch nur mit der Klauſel ausſtellt, daß noch die Ausgangs-Beſcheinigung des Anſage-Poſtens beizubringen ſei.

Die Begleitſcheine verbleiben in den Händen des Anſagepoſtens, um ſolche an das Haupt-Zollamt zu Wolgaſt zurück zu befördern.

3) Schiffe, welche von Stettin mit Begleitung zum Ausgange über Wolgaſt abgefertigt worden ſind, werden auch von Wolgaſt bis zum äußerſten Anſagepoſten auf Koſten des Schiffers begleitet, und es werden in dieſen Fällen die Ausgangsbeſcheinigungen (No. 2) ſowohl von dem Anſagepoſten, als von dem begleitenden Beamten ertheilt.

2. Schiffe, welche in Swinemünde oder Wolgaſt ihre ganze Ladung einnehmen, oder die in Stettin eingenommene vervollſtändigen.

§. 63.

In Anſehung der Waaren, welche in Swinemünde oder Wolgaſt zur Beförderung über See nach ausländiſchen oder inländiſchen Häfen eingenommen werden, kommen, ohne Unterſchied ob jene Waaren die ganze Ladung, oder einen Theil derſelben ausmachen, die in den §§. 46 bis 52 und 54 bis 57. für die Abfertigung in Stettin ertheilten Vorſchriften mit denjenigen Modifikationen zur Anwendung, welche ſich theils aus der Oertlichkeit, theils aus dem Umſtande ergeben, daß die Schiffe unmittelbar in See gehen.

Die Ladeſtellen werden vom Haupt-Zollamte im Einverſtändniſſe mit der Schiffahrts-Polizei-Behörde angewieſen, und als erlaubte

Ladezeit gelten die Stunden Vormittags von 6 bis 12 Uhr, Nachmittags von 2 bis 8 Uhr.

Schiffe, welche Gegenstände laden, durch deren Ausfuhr der Anspruch auf Gefälle-Vergütung erlangt wird, werden von dem Zeitpunkte ab, wo dergleichen Gegenstände an Bord kommen, über Nacht auf Kosten des Schiffers bewacht.

Wird einem Schiffe ein Theil seiner Ladung in Leichtern von Stettin zugeführt, so darf die Ueberladung in das Hauptschiff nur unter amtlicher Aufsicht geschehen. Befinden sich unter der Ladung Waaren, deren Ausgang erwiesen werden muß, so tritt während jeder Unterbrechung der Einladung Schiffsverschluß oder Bewachung auf Kosten des Schiffers ein.

Wird eine in Stettin eingenommene Ladung in Swinemünde oder Wolgast durch Beiladung vervollständigt, so kommen bei der Schluß-Abfertigung die Bestimmungen des §. 55, der §§. 59 bis 61. und beziehungsweise des §. 62. nebeneinander zur Anwendung.

Schiffe, welche in Wolgast Waaren einnehmen, deren Ausgang zu erweisen ist, und weder durch Schiffsverschluß, noch durch Verschluß der einzelnen Kolli gesichert werden kann, werden bis zum äußersten Ausagepostен auf Kosten des Schiffers begleitet.

III. Bestimmungen wegen der Abfertigung an der Expeditionsstelle zu Divenow.

1. Obliegenheiten der Schiffer.

§. 64.

Jeder in die Divenow bis zum Zollhause fahrende Schiffer ist verpflichtet, in der Nähe der Expeditionsstelle bei dem Dorfe West-Divenow (§. 3 zu 3) anzulegen und sich, sobald er sein Fahrzeug festgemacht hat, bei derselben zu melden. Er hat zugleich sämmtliche über Fahrzeug und Ladung sprechende Papiere vorzulegen, Fahrzeuge und Ladung der Revision der Zollbeamten zu unterwerfen, die dazu erforderlich erachtete Hülfsleistung nach Anweisung der Beamten zu verrichten oder verrichten zu lassen, und überhaupt die Revision in der verlangten Weise möglichst zu erleichtern.

Es macht in diesen Angelegenheiten keinen Unterschied, ob das Fahrzeug beladen, beballastet oder leer ist, noch, ob überall bei der Expeditionsstelle eine Abfertigung zum Ein- oder Ausgange gewünscht wird oder nicht.

2. Waaren-Eingang.

§. 65.

Waaren, welche ihrer Beschaffenheit nach bei der Einfuhr vom Auslande einem Eingangszolle unterliegen würden, dürfen nur von

einem inländiſchen Orte aus und nur dann auf der Divenow eingeführt werden, wenn ſie mit der vorſchriftsmäßigen Bezettelung einer inländiſchen Zollſtelle, alſo entweder mit einem Deklarationsſcheine oder einem Begleitſcheine verſehen ſind (§. 2 und §. 3 zu 3.).

Findet ſich bei der Reviſion gegen die Uebereinſtimmung der Waaren mit der darüber ſprechenden Bezettelung nichts zu erinnern, ſo kommen

a) rückſichtlich der auf Deklarationsſcheine eingeführten Gegenſtände die Beſtimmungen des §. 25 zu 2. a. zur Anwendung;

b) die Begleitſcheine werden mit dem Paſſage-Atteſte (§. 76 der Zoll-Ordnung) verſehen und nebſt den Waaren verabfolgt.

Ergiebt die Reviſion gegen die Identität der Gegenſtände Zweifel, welche nicht ſofort genügend beſeitigt werden können, oder werden gar nicht bezettelte eingangszollpflichtige oder verbotene Waaren vorgefunden, ſo wird die Waare mit Beſchlag belegt und mit ſelbigen nach den Vorſchriften des Zoll-Strafgeſetzes weiter verfahren.

3. Waaren-Ausgang.

§. 66.

Inſofern ſich bei denjenigen auf der Divenow ausgehenden Waaren, welche entweder mit einem vom Haupt-Steueramte zu Stettin ausgefertigten Deklarationsſcheine, oder mit einem auf ein inländiſches Amt gerichteten Begleitſcheine verſehen ſind, durch die Reviſion die Uebereinſtimmung der Waaren mit der Bezettelung ergiebt, werden die Deklarationsſcheine, beziehungsweiſe die Begleitſcheine, mit der Beſcheinigung über den Ausgang verſehen, den Transportanten zurückgegeben.

Stimmt die vorgelegte Bezettelung nicht mit den Waaren überein, und kann die Abweichung nicht ſofort genügend aufgeklärt werden, ſo behält die Expeditionsſtelle die Bezettelung zurück und macht, mit Einreichung derſelben, dem vorgeſetzten Haupt-Zollamte davon Anzeige.

Finden ſich auf einem ausgehenden Fahrzeuge ausfuhrzollpflichtige Waaren vor, über welche entweder gar keine, oder eine auf eine geringere Menge lautende Bezettelung vorgelegt wird, ſo wird die Waare, beziehungsweiſe der nicht bezettelte Theil derſelben, mit Beſchlag belegt, und wegen verſuchter Umgehung des Ausgangszolles nach den Vorſchriften des Zoll-Strafgeſetzes weiter verfahren.

IV. Beſtimmungen wegen des Verkehrs auf den Binnen-Gewäſſern.

A. Im Grenzbezirke.

§. 67.

Waaren, welche aus dem Grenzbezirke (§. 1.) nach den oberhalb deſſelben belegenen Binnengewäſſern, oder aus dieſen nach einem unterhalb Swinemünde oder Wolgaſt oder am Binnenwaſſer zwiſchen

Rügen und dem Feſtlande von Neu-Vorpommern belegenen Orte des Grenzbezirks geführt werden ſollen, unterliegen für den Transport innerhalb des Grenzbezirks den Beſtimmungen, welche die §§. 83 bis 87. der Zoll-Ordnung enthalten.

Die Ausfertigung des erforderlichen Legitimationsſcheines erfolgt durch die Steuerbehörde desjenigen Ortes, wo die Verladung Statt findet, für Waaren aber, welche in den oberhalb des Grenzbezirks belegenen Binnen-Gewäſſern an einem Orte verladen werden, an dem ſich keine, zur Legitimationsſchein-Ertheilung befugte Steuerbehörde befindet, durch das Haupt-Zollamt zu Swinemünde oder zu Wolgaſt.

Waaren, welche aus den oberhalb des Grenzbezirks belegenen Binnengewäſſern zwar in den Grenzbezirk eingeführt werden, aber Swinemünde, Wolgaſt oder die Expeditionsſtelle zu Divenow nicht überſchreiten, unterliegen nur der Kontrolle im Binnenlande nach den §§. 92 bis 97. der Zollordnung.

Jedes Fahrzeug, welches die Peenemünder Schanze paſſirt, um aus der Peene nach dem zwiſchen Rügen und dem Feſtlande belegenen Binnenwaſſer zu gehen, muß — ohne Unterſchied, ob es Waaren führt, die des Transportausweiſes im Grenzbezirke bedürfen oder nicht — bei dem Anſage-Poſten daſelbſt anlegen, und es muß deſſen Führer mit Vorlegung der Bezettelung die Ladung der Reviſion unterwerfen.

Daſſelbe gilt in Betreff der Fahrzeuge, welche blos Ballaſt führen oder leer ſind.

Die Beamten überzeugen ſich, ob das Fahrzeug beladen, beballaſtet oder leer iſt, im erſteren Falle von der Beſchaffenheit der Ladung und, wenn ſich darunter Gegenſtände befinden, welche des Transportausweiſes bedürfen, von der Uebereinſtimmung der geladenen Gegenſtände mit der Bezettelung, worauf die letztere viſirt und abgeſtempelt wird.

Für diejenigen Fahrzeuge, welche aus den Binnen-Gewäſſern zwiſchen Rügen und dem Feſtlande kommend in die Peene eingehen, gelten die Vorſchriften des §. 5. dieſes Regulativs.

Wenn Binnenfahrzeuge in Stettin mit Gegenſtänden beladen werden ſollen, welche nach Obigem des Transport-Ausweiſes im Grenzbezirke bedürfen, ſo kann die Verladung auf Grund der Frachtbriefe der Verſender erfolgen. Nach Beendigung der Ladung fertigt der Führer des Fahrzeuges ein Verzeichniß der verladenen Gegenſtände nach beiliegendem Muſter G. an, vollzieht es durch Unterſchrift ſeines Vor- und Zunamens, und übergiebt daſſelbe zweifach nebſt den Frachtbriefen dem Packhofs-Vorſteher, welcher die Reviſion der Ladung anordnet. Nachdem der Reviſionsbeamte beide Exemplare des Verzeichniſſes nach dem Befunde beſcheinigt hat, legt der Schiffer dieſelben nebſt den

Frachtbriefen der Legitimationsschein-Expedition des Hauptamts vor, welche den Legitimationsschein mit Bezug auf das anzustempelnde Verzeichniß ausfertigt und mit den abgestempelten Frachtbriefen dem Schiffer anshändigt, das Duplikat des Verzeichnisses aber zum Register-Belage zurückbehält.

Ist eine solche Ladung für mehrere Orte bestimmt, so wird für jeden Ort ein Verzeichniß der dahin bestimmten Gegenstände doppelt eingereicht und für jeden Ort ein besonderer Legitimationsschein ausgefertigt.

B. Außer dem Grenzbezirke.

§. 68.

1) Auf den Binnengewässern oberhalb des Grenzbezirks (§. 1.) unterliegt der Sachverkehr überhaupt der Kontrolle im Binnenlande, nach Vorschrift der §§. 92 bis 97. der Zollordnung.

2) Alle stromaufwärts nach Stettin kommenden Binnenfahrzeuge, ohne Unterschied, ob sie kontrollpflichtige Waaren geladen haben oder nicht, sind den Bestimmungen des §. 32. dieses Regulativs wegen Anmeldung bei der Steuer-Expedition am Unterbaum und Empfangnahme eines Ansage-Zettels unterworfen.

Die Abfertigung derselben bezüglich der Waaren-Kontrolle im Binnenlande und der Mahl- und Schlachtsteuer erfolgt, wenn die spezielle Revision dort ausführbar ist, sogleich bei der Steuer-Expedition, in welchem Falle die Abfertigung auf der Rückseite des Ansagezettels bescheinigt wird.

Letzterer muß, zum Beweise der geschehenen Anmeldung und Abfertigung, während des Aufenthalts in Stettin aufbewahrt und den Steuerbeamten auf Verlangen vorgezeigt, bei der Wieder-Ausfahrt aus Stettin aber an die Steuer-Expedition zurückgeliefert werden.

Ist die spezielle Revision bei der Steuer-Expedition nicht ausführbar, so wird das Fahrzeug zum Packhofe verwiesen. In diesem Falle ist den Bestimmungen der §§. 32 und 33. wegen der zwischen der Baum- und Langenbrücke zu nehmenden Ankerstelle und wegen der Meldung beim Packhofsvorsteher zu genügen. Die Revision wird am Packhofe bewirkt und der danach bescheinigte Ansagezettel dem Führer des Fahrzeuges zurückgegeben, welcher damit, wie oben vorgeschrieben worden, zu verfahren hat.

3) Die Führer der in Swinemünde oder Wolgast zur definitiven Abfertigung nach Stettin verwiesenen See- und Leichter-Schiffe müssen ihre Fahrt dahin, und die Führer der in Stettin zum Ausgange seewärts abgefertigten Schiffe und Leichter ihre Fahrt bis zu dem Ausgangsamte in Swinemünde, Wolgast oder Divenow unverweilt und ohne weiteren Aufenthalt, als durch Wind und

Wetter unvermeidlich wird, fortsetzen, auch während derselben die Ladung unberührt lassen. Sie dürfen ohne Erlaubniß der Steuer-Behörde auf der Fahrt weder am Ufer anlegen, noch mit dem Ufer oder mit andern Schiffen durch Böte Verkehr treiben.

4) Jeder Führer eines auf der Swine, der Peene, dem Haff oder der Oder unterhalb der langen Brücke zu Stettin am Ufer liegenden, oder sonst im Verkehr mit dem Lande oder mit andern Fahrzeugen stehenden See- oder Leichterschiffes oder andern Fahrzeuges ist verbunden, sich auf Verlangen gegen die Steuer-Beamten darüber, ob dasselbe zu den vorstehend unter No. 3. bezeichneten Fahrzeugen gehöre oder nicht, sofort auszuweisen, auch zu diesem Behuf die Prüfung zu gestatten, ob die Zugänge zu den Schiffsräumen sich unter amtlichem Verschlusse befinden.

5) Friert ein unter amtlichem Verschlusse stehendes, oder mit amtlicher Begleitung versehenes Fahrzeug auf der Fahrt von Swinemünde oder Wolgast ein, so muß davon sofort auf Kosten des Schiffers dem nächstbelegenen Hauptamte schriftliche Anzeige gemacht werden, welches die nöthigen Maaßregeln anordnet, je nachdem die Ladung aus dem Fahrzeuge geschafft werden oder bis zur Wieder-Eröffnung der Schiffahrt in dem Fahrzeuge verbleiben soll.

V. Allgemeine Bestimmungen.

A. Verhältniß der Beamten, welche auf die Schiffe beordert werden.

§. 69.

Wenn Beamte, des Dienstes wegen, auf ein Schiff beordert sind, so müssen die Schiffer und deren Leute den Anweisungen derselben in Bezug auf ihre Amtsverrichtungen Folge leisten und überhaupt alles das befördern, was zur gehörigen Ausübung und zur Erleichterung jener Verrichtungen dienlich ist.

Glaubt ein Schiffer Ursache zur Beschwerde über das Benehmen der Beamten zu haben, so kann er solche bei dem den Beamten vorgesetzten, oder auch bei dem auf der Reise ihm vorliegenden Hauptamte anbringen und sich der Ahndung einer etwanigen Ungebühr, so wie der Abstellung der Klage, wenn diese bei der nähern Untersuchung gegründet befunden wird, versichert halten.

Der Schiffer ist verbunden, den Beamten auf dem Schiffe ein anständiges Unterkommen, gleich den Passagieren aus dem Handelsstande, zu gewähren, auch dieselben, wenn sie über 24 Stunden auf dem Schiffe bleiben müssen, an seinen Tisch gegen Kostgeld aufzunehmen. Etwaige Anstände wegen der Höhe des Kostgeldes entscheidet die Schiffahrts-Poliz-Behörde.

Geſchieht die Bewachung oder Begleitung des Schiffes auf Koſten des Schiffers, ſo hat dieſer:

a) die reglementsmäßigen Diäten nach dem Grade des Beamten für die Dauer der Schiffsbeſetzung und die Zeit, deren der begleitende Beamte zur Rückkehr nach dem Abgangsorte bedarf, zu entrichten, wobei je 24 Stunden für einen Tag und jeder angefangene Tag für voll gerechnet werden; außerdem

b) entweder die Zurückbeförderung des begleitenden Beamten ſelbſt zu bewirken, oder die Reiſekoſten-Entſchädigung zu zahlen. Beſteht zwiſchen dem Abgangs- und dem Beſtimmungsorte eine Verbindung durch ordinaire Perſonen- oder Schnellpoſt, und kann dieſe für den Zweck der Reiſe benutzt werden, ſo ſind die tarifmäßigen Sätze zu entrichten, ſofern nicht auf Grund der Allerhöchſten Kabinets-Ordre vom 30. Juli 1842 (Geſetzſammlung Seite 247) ein Pauſchquantum von 15 Sgr. für die Meile in Anſpruch genommen wird.

Geſchieht dies, oder beſteht keine zum Zweck der Reiſe zu benutzende Poſtverbindung, ſo wird das bezeichnete Pauſchquantum gezahlt. Dabei wird eine Entfernung von weniger als eine Meile als eine volle Meile angeſehen.

Die Begleitungs- und Bewachungs-Gebühren und Reiſekoſten-Entſchädigung dürfen nicht an die betreffenden Beamten, ſondern nur an das Hauptamt gegen Quittung gezahlt werden.

Von der Rhede nach dem Hafen und vom Schiffe an das Land muß der Schiffer die Beamten in allen Fällen unentgeltlich zurückfahren.

B. Strafbeſtimmungen.

§. 70.

Jede Uebertretung oder Nichtbeachtung einer Vorſchrift dieſes Regulativs wird, ſofern nicht deshalb nach dem Geſetz vom 23. Januar 1838 wegen Unterſuchung und Beſtrafung der Zollvergehen eine höhere Strafe verwirkt iſt, mit einer Ordnungsſtrafe von Einem bis Zehn Thalern geahndet.

Berlin, den 31. Januar 1846.

Der Finanz-Miniſter. Flottwell.

A.

(Zu §. 7. des Regulativs vom 31. Januar 1846.)

Flagge.

No. . . . des Deklarations-Regiſters.
No. . . . des Begleitſchein-Ausfertigungs-Regiſters.
No. . . . des Kommunikations-Abgaben-Regiſters.

Haupt-Eingangs-Deklaration

des Schiffs-Kapitains
über den Inhalt des von ihm geführten Schiffes Nationalität von Laſten Tragfähigkeit (die Laſt zu 4000 Pfund), kommend von

Die Richtigkeit der vorſtehenden Angaben, ſo wie der Auftragung der innen von No. . . . bis No. . . . aufgeführten Ladung des Schiffes verſichert durch ſeine Unterſchrift

. . . . den

Der Schiffs-Kapitain.

Amtliche Vermerke.

I. Die Reviſion iſt übertragen

II. Aus dem Schiffe ſind Leichter beladen
1) . . . . . laut Begleitſchein-Ausfertigungs-Regiſter No. . . .
2)

. . . . den . . . .

D . . Reviſions-Beamte . .

. . . . . den . . . .

Laufende Nr. der einzelnen Schiffspapiere.	Namen der Empfänger.	Zahl der Kolli.	Deren fortlaufende Nr.	Deren Markirung (Zeichen u. Nummer.)	Gattung der Waaren.	Deren		Bemerkungen des Deklaranten.	Amtliche Vermerke.
						Brutto-Gewicht. Ctr. | Pfd.	anderweiter Maaßstab.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.

B.

(Zu §. 13. des Regulativs vom 31. Januar 1846.)

No. . . .
des Deklarations-Registers.

No. . . .
des Notiz-Registers.

Schiffs-Provisions-Liste

für das Schiff . . . . Nationalität . . . von . . Lasten Tragfähigkeit, besetzt, einschließlich des Capitains und Steuermanns, mit . . . Mann, kommend von . . . geführt vom Capitain . . . aus . . .

Zur Beachtung. In dieser Liste werden der Schiffs-Proviant und — soweit nach dem §. 13. des Regulativs vom 31. Januar 1846, sowie nach den unten beigefügten Bemerkungen überhaupt eine Anmeldung erfolgen muß — die Schiffsvorräthe, das Reisegepäck und die Reise-Geräthe der Schiffsmannschaft, ingleichen die Schiffs-Inventarienstücke angemeldet.

Gegenstände, welche zwar anzumelden, aber nicht vorgedruckt sind, werden mit der Feder nachgetragen. Jede einzelne Position bildet eine besondere Zeile.

Anmeldung

I. des Schiffs-Proviants und der sonstigen Schiffs-Vorräthe.

Benennung der Gegenstände.	Eingegangen am . . . Ctr. Pfd.	Davon sind: zur Verzehrung im Schiffe frei gelassen Ctr. Pfd.	unter amtlichen Verschluß auf dem Schiffe oder zur Niederlage genommen Ctr. Pfd.	versteuert Ctr. Pfd.	Nr. des Hebe-Registers.	wieder ausgegangen Ctr. Pfd.	Bemerkungen.
A. Schiffs-Proviant.							
1) Getränke.							
Bier							
Wein							
Branntwein . . .							
Rum und Arrak							

Benennung der Gegenstände.	Eingegangen am . . . Ctr. Pfd.	Davon sind: zur Verzehrung im Schiffe frei gelassen Ctr. Pfd.	unter amtlichen Verschluß auf dem Schiffe oder zur Niederlage genommen. Ctr. Pfd.	versteuert Ctr. Pfd.	Nr. des Hebe-Regisiters.	wiederausgegangen Ctr. Pfd.	Bemerkungen.
2) Anderer Schiffs-Proviant.							
Fleisch							
Brod							
Grütze							
Mehl							
Butter							
Käse							
Salz							
Taback							
Cigarren							
Reis							
Thee							
Kaffee							
Zucker							
Syrup							
Chocolade							
Apfelsinen							
Citronen, Limonen und Pomeranzen							
B. Vorräthe zum Gebrauch für das Schiff.							
Bemerkung. Nur solche Vorräthe dieser Art brauchen angemeldet zu werden, welche sich in nicht gewöhnlicher Menge auf dem Schiffe befinden oder deren Aufbewahrung dem Orte nach oder sonst nicht in der gewöhnlichen Weise erfolgt.							
Theer							
Pech							
Thran							
Farbe							
Talg							
Seife							
Tauwerk							
Bretter							
Nägel							

II. Anmeldung des (noch nicht gebrauchten) Reiſe-Gepäcks und der (noch nicht gebrauchten) Reiſe-Geräthe für die Schiffsbemannung (nicht für die Paſſagiere).	Es ſind verſteuert			
	im Gewicht von Ctr.	Pfd.	Nr. des Hebe-Regiſters.	Betrag der Abgabe.

Bemerkung.

Kleidungsſtücke, Bett- und Tiſchzeug, Koch- und Tafelgeſchirr und alle ähnlichen Gegenſtände werden, wenn ſie zum Gebrauche des Kapitains oder der Schiffsmannſchaft auf dem Schiffe beſtimmt und ſchon gebraucht ſind, nicht angemeldet.

Ungebrauchte Gegenſtände dieſer Art werden hier angegeben:

. . . . . .

III. Anmeldung der Schiffs-Inventarienſtücke.

A. Des auf der erſten Seite bezeichneten Preußiſchen Schiffes:

1) Nur ſolche Inventarienſtücke befinden ſich auf dem Schiffe, welche in dem von dem Hauptamte zu . . . . . beſcheinigten Inventarium bereits verzeichnet ſind.

2) Außer ſolchen Inventarienſtücken, welche in dem von dem Hauptamte zu . . . beſcheinigten Inventarium verzeichnet ſind, befinden ſich auf dem Schiffe und werden zur Verzollung angemeldet:

Schiffs-Anker . . . Stück . . . .
Anker-Ketten . . . . = ...
Andere Ketten . . . = ...
Neues Segeltuch . . = ...

	Es sind versteuert			
	im Gewicht von Ctr.	Pfd.	Nr. des Hebe-Regi-sters.	Betrag der Abgabe.
B. Anmeldung von Schiffs-Inventarienstucken des auf der ersten Seite bezeichneten . . . . . (nicht Preußiſchen) Schiffes.				
Bemerkung. Von den gewöhnlichen Inventarienſtücken ausländiſcher Schiffe (Segel, Taue, Kompaſſe u. ſ. w.) müſſen die Anker und Ankerketten in jedem Falle, die übrigen nur dann angemeldet werden, wenn ſie ſich nicht im Gebrauche befinden oder vom Schiffe entfernt werden ſollen.				
Hiernach werden angemeldet:				
Anker . . . . . Stück				
Anker-Ketten . -				

Für die richtige Angabe beim Eingange:
. . . . den . . . .

Der Schiffs-Kapitain.

Für die richtige Angabe beim Ausgange:
. . . . den . . . .

Der Schiffs-Kapitain.

Für den richtigen Befund beim Eingange:

Die Reviſions-Beamten.

Für den richtigen Befund beim Ausgange:

Die Reviſions-Beamten.

C.

(Zu §. 35. des Regulativs vom 31. Januar 1846.)

Begleitschein-Empfangs-Register, Blatt No. Abgegeben den ten 184

Die Revision übernehmen:

Auszug

aus

{der Zoll-Deklaration / dem Begleitscheine} des Amts zu No. vom ten

18 . . über die damit an Unterzeichnete eingegangenen Waaren Behufs der Anmeldung derselben zur Verzollung;

sofortigen Weiterversendung auf Begleitschein nach
über das Amt zu durch

I. Inhalt { der Zoll-Deklaration. / des Begleitscheins.

Nummer der einzelnen Positionen.	Der Kolli: Zahl und Art der Verpackung.	Der Kolli: Zeichen und Nummer.	Gattung und Menge der Waaren: nach der noch nicht geprüften Angabe des Deklaranten resp. Begleitschein-Extrahenten.	Gattung und Menge der Waaren: nach der noch nicht geprüften Angabe des Deklaranten resp. Begleitschein-Extrahenten. Deren Gewicht.		Gattung und Menge der Waaren: nach Statt gehabter amtlicher Ermittelung.	Gattung und Menge der Waaren: nach Statt gehabter amtlicher Ermittelung. Deren Gewicht.		Angabe: ob und wie ein Verschluß angelegt ist, und Zahl der angelegten Blei- oder Siegel.	Angabe: ob und von welchen Waaren Durchgangs-Zoll und nach welchem Satze erhoben worden.	Angabe: a) bei welchem Amte die Waaren ursprünglich eingegangen sind, b) wie lang dieselben bereits in öffentl. Niederlagen gelagert haben.	II. Anträge und sonstige Bemerkungen des Waaren-Empfängers.
			Benennung der Waaren nach Anleitung des Zoll-Tarifs.	Brutto. Ctr. Pfd.	Netto. Ctr. Pfd.	Benennung der Waaren nach Anleitung des Zoll-Tarifs.	Brutto. Ctr. Pfd.	Netto. Ctr. Pfd.				
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.

III. Revisions-Befund						IV. Gefälle-Berechnung.			V. Weiterer Nachweis der Waaren			
Zahl und Art der Kolli.	Angabe des vorgefundenen Verschlusses. Zahl der Bleie oder Siegel	der Waaren. Gattung, mit Angabe der Tarif-Position.	Menge. Durch Verwiegung ermitteltes Gewicht. Brutto. Ctr. Pfd.	Menge. Durch Verwiegung ermitteltes Gewicht. Netto. Ctr. Pfd.	Menge. Anderweiter Maßstab.	Netto-Gewicht durch Abrechnung der tarifmäßigen Tara. Ctr. Pfd.	Tarif-Satz. Thlr. sgr.	Gefälle-Betrag. Thlr. sgr. pf.	in den Hebe- und Kontroll-Registern. Benennung des Registers.	dessen Blatt.	dessen Nummer.	im Commerzial-Register.	Bemerkungen (über angelegten Verschluß ꝛc.)
14	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.		25.	26.

D.

(Zu §. 35. des Regulativs vom 31. Januar 1846.)

Begleitſchein-Empfangs-Regiſter, Blatt No. Abgegeben den ten 184

Die Reviſion übernehmen:

Auszug

aus

{der Zoll-Deklaration / dem Begleitſcheine} des Amts zu No. vom ten

18 . . über die damit an Unterzeichnete eingegangenen Waaren Behufs der Anmeldung derſelben zur Niederlage.

I. Inhalt { der Zolldeklaration. / des Begleitscheins.

Nummer der einzelnen Positionen.	Der Kolli		Gattung und Menge der Waaren						Angabe			II.
	Zahl und Art der Verpackung.	Zeichen und Nummer.	nach der noch nicht geprüften Angabe des Deklaranten resp. Begleitschein-Extrahenten.			nach Statt gehabter amtlicher Ermittelung.			ob und wie ein Verschluß angelegt ist, und Zahl der angelegten Blei oder Siegel.	ob und von welchen Waaren Durchgangs-Zoll und nach welchem Satze erhoben worden.	a) bei welchem Amte die Waaren ursprünglich eingegangen sind, b) wie lang dieselben bereits in öffentl. Niederlagen gelegen haben.	Anträge und sonstige Bemerkungen des Waaren-Empfängers.
			Benennung der Waaren nach Anleitung des Zoll-Tarifs.	Deren Gewicht. Brutto. Ctr. Pfd.	Deren Gewicht. Netto nach der Verwiegung. Ctr. Pfd.	Benennung der Waaren nach Anleitung des Zoll-Tarifs.	Deren Gewicht. Brutto nach der Verwiegung. Ctr. Pfd.	Deren Gewicht. Netto. Ctr. Pfd.				
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.

III. Reviſions-Befund.						IV. Aufnahme der Waaren in die Niederlage.					V. Abgang aus der Niederlage.				
Zahl und Art der Kolli.	Angabe des vorgefundenen Verſchluſſes. Zahl der Bleie oder Siegel.	Der Waaren: Gattung, mit Angabe der Tarif-Poſition.	Menge: Durch Verwiegung ermitteltes Gewicht: Brutto. Ctr. Pfd.	Menge: Durch Verwiegung ermitteltes Gewicht: Netto. Ctr. Pfd.	Menge: Anderweiter Maßſtab.	Des Niederlage-Regiſters: Littr.	Konto.	Blatt.	Nummer.	Bemerkungen (über angelegten Verſchluß ꝛc.)	Datum des Abgangs.	Der Kolli: Zahl und Art der Verpackung.	Zeichen und Nummer.	Gewicht: Brutto. Ctr. Pfd.	Gewicht: Netto. Ctr. Pfd.
14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.				21.	22.	23.	24.	25.	26.

E.

(Zu §. 46. des Regulativs vom 31. Januar 1846.)

Flagge.

No. . . . des Deklarations-Regiſters,
No. . . . des Begleitſchein-Ausfertigungs-Regiſters,
No. . . . des Begleitſchein-Empfangs-Regiſters,
No. . . . des Kommunikations-Abgaben-Regiſters.

Haupt-Ausgangs-Deklaration.

Eingetragen unter No.
des Schiffs-Ausgangs-Regiſters.

Unterzeichneter meldet dem Königlichen Haupt- Amte an, daß das Schiff Nationalität von Laſten Tragfähigkeit (die Laſt zu 4000 Pfund), geführt vom Kapitain zum Ausgange nach am ſich in Ladung legen wird, für Die Einladung der Waaren fängt den ten an und wird bis zum beendigt werden.

. . . . den . . . .

Die richtige Auftragung der innen von No. bis No. verzeichneten Ladung verſichert

. . . . den . . . .

Der Schiffs-Kapitain.

Tragfähigkeit laut Meß-Atteſt . . . . Laſten

Die Verladung wird geſtattet.
Zur Beaufſichtigung derſelben werden beſtimmt

. . . . den . . . .

Amtliche Vermerke des Haupt-Zollamts (Swinemünde) (Wolgaſt).

Laufende Nummer.	Benennung der Spezial-Dokumente, welche den Ausgang legitimiren, nach Ausstellungs-Ort, Datum und No.	Namen der Versender.	Zahl der Kolli,	Deren fortlaufende Nr.	Deren Markirung.	Angabe über die Art der Waaren.	Deren Brutto-Gewicht. Ctr. Pfd.	Deren anderweiter Maßstab.	Bemerkungen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.

Kontroll-Vermerke.

Monat.	Tag.	Stunde.	Laufende No.	Befund.

F.

(Zu §. 54. des Regulativs vom 31. Januar 1846.

Lade-Liste

für das Schiff geführt vom Schiffer
bestimmt nach

Zur Beachtung.

1) In dieser Liste sind alle Waaren anzugeben, welche ohne besondere Deklaration an Bord genommen werden. Werden Waaren derselben Gattung geladen, so sind die bis Mittag geladenen spätestens in der Mittagsstunde, die später eingenommenen spätestens beim Tagesschlusse einzutragen. Werden Waaren verschiedener Gattung geladen, so darf mit der Ladung einer andern Waaren-Gattung nicht eher begonnen werden, als bis die unmittelbar vorher verladene in der Liste verzeichnet ist.
2) Die Lade-Liste muß nebst der Haupt-Ausgangs-Deklaration und den Spezial-Deklarationen stets zur Einsicht der revidirenden Beamten bereit gehalten werden.
3) Am Schlusse wird die Liste durch Namens-Unterschrift vom Schiffer vollzogen.
4) Die Uebertretung oder Nichtbeachtung einer der vorstehenden Vorschriften wird nach §. 70. des Regulativs vom 31. Januar 1846 geahndet.

Monat.	Tag.	Namen des Versenders.	Benennung der Waaren.	Angabe über deren Menge.

G.

(Zu §. 67. des Regulativs vom 31. Januar 1846.)

Verzeichniß der Ladung

des Fahrzeuges geführt vom Schiffer bestimmt nach

Laufende No. des Frachtbriefes.	Namen des Versenders.	Namen des Waaren-Empfängers.	Wohnort des Waaren-Empfängers.	Angabe der Waaren, auf welche der Frachtbrief des Versenders lautet, nach Kolli, Stückzahl, Marke, Waaren-Gattung u. Menge; letzteres nach Gewicht, Orhoft oder Eimer, in Buchstaben.

Die hier verzeichnete Waare erkenne ich an in Ladung genommen zu haben.

Stettin, den ten . . . .

(Der Schiffsführer.)

Nr. 4.

Allerhöchſte Kabinetsordre vom 18ten Oktober 1838, die Erhebung der Hafen-Gelder, der Abgaben für die Benutzung beſonderer Anſtalten und der Gebühren für gewiſſe Leiſtungen in den Häfen zu Danzig und Neufahrwaſſer und zu Pillau, ſo wie der Schiffahrts-Abgaben in den Städten Königsberg und Elbing *) betreffend.

Auf Ihren Bericht vom 7. d. M. habe Ich die Mir vorgelegten Tarife zur Erhebung der Hafengelder, der Abgaben für die Benutzung beſonderer Anſtalten, und der Gebühren für gewiſſe Leiſtungen in den Häfen zu Danzig und Neufahrwaſſer und zu Pillau, ſo wie die Tarife zur Erhebung der Schiffahrts-Abgaben in den Städten Königsberg und Elbing genehmigt und vollzogen, und beauftrage Sie, die hierbei A.B.C.D. zurückkommenden vier Tarife nebſt dieſer Ordre durch die Geſetzſammlung zur öffentlichen Kenntniß, und die Erſteren vom 1. Januar k. J. ab in Anwendung zu bringen. Der Tarif für den Hafen von Pillau ſoll bis zum 1. Januar 1849 gültig bleiben, dann aber einer Reviſion unterworfen werden, bei welcher auf eine Ermäßigung der Gefälle hingewirkt werden muß. Demnächſt iſt derſelbe von 5 zu 5 Jahren weiteren Reviſionen zu unterwerfen. Das Letztere ſoll auch rückſichtlich der Tarife für die Städte Königsberg und Elbing geſchehen, welche vorerſt bis zum 1. Januar 1844 Gültigkeit haben. Soweit die Verwaltung der Hafen-Einkünfte kaufmänniſchen Korporationen überlaſſen iſt, ſind Letztere verbunden, nach näherer Anweiſung der betreffenden Regierungen über die Einnahme und Ausgabe genaue und überſichtliche Rechnungen zu führen, und dieſe mit den Belägen auf Erfordern den Regierungen zur Einſicht und Prüfung vorzulegen. Bei den Emolumenten, welche der Lootſen-Kommandeur zu Königsberg und der Oberlootſe zu Elbing jetzt für die Zuweiſung der Lootſen und für die Ertheilung von ſogenannten Anweiſe-Zetteln beziehen, kann es zwar, ſo lange die jetzigen Empfänger ihre Dienſte verwalten, bewenden. Ihre Nachfolger im Dienſte haben jene Geſchäfte aber, als zu ihren eigentlichen Amtsverrichtungen gehörend, unentgeltlich zu beſorgen.

Berlin, den 18. Oktober 1838.

Friedrich Wilhelm.

An
den Staats- und Finanzminiſter
Grafen v. Alvensleben.

*) Die ſpäter revidirten Tarife zur Erhebung der Schiffahrts-Abgaben in den Städten Königsberg und Elbing folgen unter Nr. 8.

A.

Hafengeld-Tarif

für den Hafen von Danzig und Neufahrwasser.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast:

1. von Schiffen mit Ladung	beim Eingange . . .	11	Sgr.	—	Pf.
	beim Ausgange . . .	11	"	—	"
2. von Schiffen mit Ballast	beim Eingange . . .	5	"	6	"
	beim Ausgange . . .	5	"	6	"

Zusätzliche Bestimmungen.

1. Soweit in diesem Tarife und den Anhängen desselben die Schiffs-Last den Erhebungsmaaßstab bildet, ist darunter überall die Preußische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.
2. Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, entrichten das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballastschiffe.
3. Holzschuten und Boote von 5 Lasten Tragfähigkeit und darunter, zahlen überall nur die Hälfte des von den Schiffen zu entrichtenden Hafengeldes.
4. Schiffe und Fahrzeuge, die nicht in den Hafen einlaufen, sondern auf der Rhede bleiben, entrichten:
   a) wenn sie die Rhede wieder verlassen, ohne Ladung oder Ballast gelöscht, oder eingenommen, oder ihre Papiere im Hafen gewechselt zu haben, kein Hafengeld;
   b) wenn sie in dem Hafen ihre Papiere wechseln, den Satz zu 2. mit 5 Sgr. 6 Pf. einmal;
   c) wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1. mit 11 Sgr. oder den Satz zu 2. mit 5 Sgr. 6 Pf. einmal;
   d) wenn sie löschen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;
   e) wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffs nicht übersteigt, absetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1. mit 11 Sgr. einmal, von dem übrigen Theil des Ladungsraumes aber nichts.
5. Wenn Schiffe auf der Rhede löschen, so ist nur von diesen, nicht aber von den zum Löschen benutzten Leichterfahrzeugen das Hafengeld zu erlegen, auch findet, wenn hiernächst nach geschehener Entlöschung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung der Hafen-Abgaben nicht statt; ebenso ist auch

6. wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu entrichten, wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls von den Hafen-Abgaben frei bleiben.
7. Ausländiſche Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,
   a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen ein beſonderer Vertrag nicht beſteht, oder
   b) welche ihrer Seits nicht etwa aus anderer Veranlaſſung die Preußiſchen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen behandeln,

   haben das Hafengeld und die in den beiden Anhängen zu dieſem Tarif enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen, auch
8. neben dem Hafengelde das durch die Kabinetsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinaire Flaggengeld zu entrichten.

   Daſſelbe beträgt für die Schiffslaſt:

1. von Schiffen mit Ladung . .	beim Eingange 2 Rthl.	— Sgr.
	beim Ausgange 1 "	— "
2. von Schiffen, die nur bis zum vierten Theile ihrer Laſtengröße oder weniger beladen ſind:	beim Eingange 1 "	— "
	beim Ausgange — "	15 "
3. von Schiffen mit Ballaſt	nichts.	

9. Neben dem Hafengelde, unter welchem die Gebühren der See-Lootſen mitbegriffen ſind, kommen bedingungsweiſe nur noch das vorſtehend unter Nr. 8. aufgeführte extraordinaire Flaggengeld und die in den Anhängen I. und II. zu dieſem Tarif feſtgeſetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauch gewidmeten Anſtalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder den Lootſen und deren Kommandeurs, noch dem Hafenmeiſter, Strom-Inſpektor, oder den Zoll-, Polizei- und Ballaſt-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Vergütigung zu entrichten, ſondern es iſt den Schiffern ſogar ausdrücklich unterſagt, einem dieſer Beamten auch nur das geringſte Geſchenk für die Ausübung ſeines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein ſolches Anerbieten nach den beſtehenden Landesgeſetzen beſtraft und das Geſchenk außerdem zur See-Armen-Kaſſe eingezogen werden ſoll.

   Wenn einer der vorſtehend erwähnten Beamten es ſich beikommen laſſen ſollte, unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, ſo iſt der Schiffer

verpflichtet, solches dem Polizei-Präsidenten oder dem Ober-Zoll-Inspektor in Danzig anzuzeigen.

Sollte sich in besondern Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootsen seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung des Lootsen-Kommandeurs aushändigen.

Befreiungen.

1. Schiffe, welche den Nothhafen suchen, d. h. solche, die durch erlittene Beschädigung, oder andere, auf Erfordern näher nachzuweisende Unglücksfälle an der Fortsetzung ihrer Reise verhindert werden, und in den Hafen einlaufen, bleiben von der Entrichtung der Hafen-Abgaben befreit, wenn sie den Hafen seewärts wieder verlassen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweise gelöscht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechselt zu haben. Unter den nämlichen Bedingungen wird diese Befreiung auch denjenigen Schiffen zugestanden, welche, nachdem sie aus dem Hafen von Danzig ausgelaufen sind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwischenzeit einen andern Hafen berührt zu haben.
2. Schiffe und andere Fahrzeuge, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren, und keine Beiladung von andern Gegenständen haben, sind vom Hafengelde befreit.
3. Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden.

Straf-Bestimmungen.

1. Wer es unternimmt, die Entrichtung des Hafengeldes auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
2. Widersetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

Anhang I.

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen von Danzig und Neufahrwasser, enthaltend:
die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten.

Es wird entrichtet:	Rthl.	Sgr.	Pf.
I. Beim Löschen oder Einnehmen des Ballastes:			
1. Wenn der Ballast auf der Rhede, im Hafen oder in der Weichsel gelöscht oder eingenommen wird	nichts.		
2. Wenn der Ballast in den Binnengewässern (s. die zusätzliche Bestimmung im Anh. II.) gelöscht oder eingenommen wird,			
a) dem Ballastwächter an Aufsichtsgebühren für jedes Schiff, ohne Rücksicht auf dessen Größe	—	8	—
Außerdem			
b) wenn der Ballastwächter die erforderlichen Arbeiter und Geräthschaften stellt, für die Leistung der Arbeit und Benutzung der Geräthschaften, von jeder Schiffslast Ballast	—	7	—
II. Für die Benutzung der Kielbänke in Neufahrwasser und in den Binnengewässern, von jeder Schiffslast der Schiffsgröße	—	1	6
III. An Krahngeld für das mit oder ohne Winde zu bewerkstelligende Ausheben oder Einsetzen:			
1. eines Mastes,			
a) von Schiffen über 200 Schiffslasten	8	—	—
b) " " " 150 " bis incl. 200 Schiffsl.	6	20	—
c) " " " 100 " " " 150 "	5	—	—
d) " " " 50 " " " 100 "	3	10	—
e) " " " 30 " " " 50 "	2	—	—
f) " " unter 30 "	1	10	—
g) " Stromfahrzeugen	1	—	—
2. eines nicht am Maste befestigten Mastkorbes	1	—	—
IV. An Lootsen-Gebühren:			
1. der See-Lootsen, wegen dieser Gebühren wird auf die 9te zusätzliche Bestimmung des Haupttarifs verwiesen.			
2. der Binnen-Lootsen,			
a) von Schiffen, welche 10 Fuß tief und darüber gehen	4	—	—
b) " " " 9 " " " " "	3	15	—
c) " " " 8 " " " " "	3	—	—
d) " " " 7 " " " " "	2	15	—
e) " " " 6 " " " darunter "	1	15	—

Bemerkung zu 2. Diese Sätze gelten für den Zeitraum von 24 Stunden. Muß ein Lootse ohne seine Schuld länger als 24 Stunden auf dem Schiffe verweilen und erreicht oder übersteigt dieser längere Aufenthalt den Zeitraum von 24 Stunden, so ist die ebühr für jede folgenden 24 Stunden eben-

falls nach den obigen Sätzen zu zahlen; erreicht der längere Aufenthalt einen Zeitraum von 24 Stunden nicht, so wird die Schiffahrts-Polizei-Behörde den Betrag der dem Lootsen zu gewährenden Entschädigung besonders bestimmen.

V. Die Gebühren für Ertheilung der polizeilichen Paß- und Muster-Atteste werden nach einer besondern Taxe erhoben, welche von den Schiffern in dem Dienstlokal der Polizeibehörde eingesehen werden kann.

VI. Die Gebühren der Schiffs-Abrechner sind ebenfalls durch eine besondere Taxe festgesetzt, welche in verschiedenen Sprachen abgedruckt in den Geschäftsgelassen des Haupt-Zollamts und des Lootsen-Kommandeurs, so wie in den Komtoiren der Schiffs-Abrechner zu Jedermanns Einsicht aushängt.

Auslagen, deren Erstattung die Schiffs-Abrechner außer den in der Taxe festgesetzten Gebühren in Anspruch nehmen, müssen den Schiffern durch Rechnungen oder anderweite Beläge besonders nachgewiesen werden.

Anhang II.

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen von Danzig und Neufahrwasser, enthaltend:
die Abgaben für die Fahrt in den Binnengewässern.

Es wird entrichtet:	Rthl.	Sgr.	Pf.
I. Für das Aufziehen der Brücken über die Mottlau,			
1. wenn nur eine Klappe geöffnet wird, bei jeder Brücke	—	10	—
2. wenn beide Klappen geöffnet werden und			
a) nur eine Brücke passirt wird	—	20	—
b) wenn zwei Brücken passirt werden	1	5	—
c) = drei = = = ...	1	20	—
II. An Stromgeld für die Fahrt auf den Binnengewässern, beim Eingange aus der Weichsel in die Mottlau, sobald der Sperrbaum am Blockhause passirt wird:			
1. von einer Holztraft und einem beladenen Polnischen Schiffsgefäße	2	—	—
2. von einer Holzschute, einem offenen Boote, oder einem Strom-Fahrzeuge mit Ladung,			
a) von mehr als 5 Schiffslasten	2	—	—
b) = 2 bis incl. 5 = = ...	1	—	—
c) = weniger als 2 Schiffslasten	—	15	—

	Rthl.	Sgr.	Pf.
3. von einem mit Fischen beladenen Fischerkahne,			
a) bei einer Ladung von 6 Tonnen und darüber	—	10	—
b) " " " bis einschließlich 5 Tonnen	—	7	6
c) " " " " " 4 "	—	5	—
d) " " " " " 3 "	—	3	9
e) " " " " " 2 "	—	2	6
f) " " " " " 1 "	—	1	3

Bemerkungen. 1) Unter einer Tonne wird hier das an der Küste übliche Fischgemäß, nämlich ein Gefäß von 2 Berliner Scheffeln Inhalt verstanden, deren zwei einer gewöhnlichen Tonne zu 4 Scheffeln (§. 16. der Anweisung zur Maaß- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816) gleichkommen.

2) Beim Ausgange findet die Erhebung des Strom-Geldes nicht statt.

III. Für Benutzung des Pfandgrabens,			
1. von einem freiwillig in denselben eingebrachten und daselbst lagernden Fahrzeuge	1	—	—
2. von einem gepfändeten, desgleichen von einem Fahrzeuge im Winterlager	1	15	—
3. von grünem Holz, pro Schock	1	15	—
4. Lagergeld für Holz,			
a) von Browarken, pro Schock	2	—	—
b) von Rundholz	2	15	—
c) von Balken	3	—	—
5. für die Eröffnung des Baums, jedesmal	—	1	3
IV. Für Benutzung des Tagnetengrabens,			
1. von einem Fahrzeuge im Winterlager	2	—	—
2. " " Schock Holz zum Aufwachsen	—	15	—
3. " " " Planken	—	10	—
4. " " " Holz zum Durchgange	—	10	—
5. für Eröffnung des Baums zum Holzschieben in den Graben und aus demselben, jedesmal	—	1	3
6. von Milch- und Holzkähnen für das Oeffnen des Baums, wöchentlich	—	1	3

Zusätzliche Bestimmungen.

Die Binnengewässer fangen bei dem sogenannten Blockhause da an, wo sich die Mottlau mit der Weichsel vereinigt. Außerdem gehören dazu der Tagneten-, Thran-, Theer-, Pfand- und Häcker-Graben und alle mit ihnen in Verbindung stehende, zur Aufnahme von Schiffsgefäßen und Traften geeignete Gräben.

Berlin, den 18. Oktober 1838.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Graf v. Alvensleben.

B.

Hafengeld-Tarif

für den Hafen von Pillau.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslaſt:

1. von Schiffen mit Ladung	beim Eingange	15 Sgr.	— Pf.
	beim Ausgange	15 "	— "
2. von Schiffen mit Ballaſt	beim Eingange	7 "	6 "
	beim Ausgange	7 "	6 "

Zuſätzliche Beſtimmungen.

1. Soweit in dieſem Tarife und dem Anhange deſſelben die Schiffslaſt den Erhebungsmaaßſtab bildet, iſt darunter überall die Preußiſche Schiffslaſt zu Viertauſend Pfunden zu verſtehen.
2. Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht überſteigt, entrichten das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballaſtſchiffe.
3. Boote von 5 Laſten Tragfähigkeit und darunter zahlen überall nur die Hälfte des von den Schiffen zu entrichtenden Hafengeldes.
4. Schiffe und Fahrzeuge, die nicht in den Hafen einlaufen, ſondern auf der Rhede bleiben, entrichten:
   a) wenn ſie die Rhede wieder verlaſſen, ohne Ladung oder Ballaſt gelöſcht oder eingenommen, oder ihre Papiere im Hafen gewechſelt zu haben, kein Hafengeld;
   b) wenn ſie in dem Hafen ihre Papiere wechſeln, den Satz zu 2. mit 7 Sgr. 6 Pf. einmal;
   c) wenn ſie löſchen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballaſt abgeſetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1. mit 15 Sgr. oder den Satz zu 2. mit 7 Sgr. 6 Pf. einmal;
   d) wenn ſie löſchen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;
   e) wenn ſie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffes nicht überſteigt, abſetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1. mit 15 Sgr. einmal, von dem übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts.
5. Wenn Schiffe auf der Rhede löſchen, ſo iſt nur von dieſen, nicht aber von den zum Löſchen benutzten Leichterfahrzeugen das Hafengeld zu erlegen, auch findet, wenn hiernächſt nach geſchehener Entlöſchung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung der Hafen-Abgaben nicht ſtatt; eben ſo iſt auch
6. wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu ent-

richten, wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls von den Hafen-Abgaben frei bleiben.

7. Ausländiſche Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,
   a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich dem inländiſchen ein beſonderer Vertrag nicht beſteht, oder
   b) welche ihrer Seits nicht etwa aus anderer Veranlaſſung die Preußiſchen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen behandeln,

   haben das Hafengeld und die in dem Anhange zu dieſem Tarif enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen, auch

8. neben dem Hafengelde das durch die Kabinetsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinaire Flaggengeld zu entrichten.

   Daſſelbe beträgt für die Schiffslaſt:

1. von Schiffen mit Ladung . .	beim Eingange	2 Rthl.	— Sgr.
	beim Ausgange	1 "	— "
2. von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Ladungsgröße oder weniger beladen ſind:	beim Eingange	1 "	— "
	beim Ausgange	— "	15 "
3. von Schiffen mit Ballaſt		nichts.	

9. Neben dem Hafengelde, unter welchem die Gebühren der See-Lootſen mit begriffen ſind, kommen bedingungsweiſe nur noch das unter Nr. 8. aufgeführte extraordinaire Flaggengeld und die in dem Anhange zu dieſem Tarif feſtgeſetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauch gewidmeten Anſtalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder den Lootſen und deren Kommandeurs, noch dem Hafenmeiſter, Strom-Inſpektor, oder den Zoll-, Polizei- und Ballaſt-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Vergütigung zu entrichten, ſondern es iſt den Schiffern ſogar ausdrücklich unterſagt, einem dieſer Beamten auch nur das geringſte Geſchenk für die Ausübung ſeines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein ſolches Anerbieten nach den beſtehenden Landesgeſetzen beſtraft und das Geſchenk außerdem zur See-Armen-Kaſſe eigezogen werden ſoll.

   Wenn einer der vorſtehend erwähnten Beamten es ſich beikommen laſſen ſollte, unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, ſo iſt der Schiffer verpflichtet, ſolches dem Vorſtande der Hafen-Polizei-Kommiſſion oder dem Ober-Zoll-Inſpektor in Pillau anzuzeigen.

   Sollte ſich in beſonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootſen ſeine Dankbarkeit für die ihm geleiſteten außerordent-

lichen Dienſte zu bezeigen, ſo darf derſelbe das Geſchenk nur unter Vorwiſſen und mit Genehmigung des Lootſen-Kommandeurs aushändigen.

Befreiungen.

1. Schiffe, welche den Nothhafen ſuchen, d. h. ſolche, die durch erlittene Beſchädigung oder andere, auf Erfordern näher nachzuweiſende Unglücksfälle an der Fortſetzung ihrer Reiſe verhindert werden und in den Hafen einlaufen, bleiben von der Entrichtung der Hafen-Abgaben befreit, wenn ſie den Hafen ſeewärts wieder verlaſſen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweiſe gelöſcht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechſelt zu haben.

   Unter den nämlichen Bedingungen wird dieſe Befreiung auch denjenigen Schiffen zugeſtanden, welche, nachdem ſie aus dem Hafen von Pillau ausgelaufen ſind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwiſchenzeit einen anderen Hafen berührt zu haben.
2. Schiffe und andere Fahrzeuge, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren und keine Beiladung von anderen Gegenſtänden haben, ſind vom Hafengelde befreit.
3. Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fiſcherei benutzt werden.

Straf-Beſtimmungen.

1. Wer es unternimmt, die Entrichtung des Hafengeldes auf irgend eine Weiſe zu umgehen, erlegt außer der verkürzten Abgabe deren vierfachen Betrag als Strafe.
2. Widerſetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Geſetzen beſtraft.

Anhang.

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen von Pillau,
enthaltend:
die Abgaben für die Benutzung beſonderer Anſtalten und die für gewiſſe Leiſtungen zu entrichtenden Gebühren.

Es wird entrichtet:

I. Beim Löſchen oder Einnehmen des Ballaſtes:

1. wenn die Schiffer ſich zum Löſchen oder Einnehmen des Ballaſtes ihrer eigenen Leute oder ſelbſtgedungener Arbeiter bedienen, was ihnen ohne Beſchränkung freiſteht, — nichts;

2. wenn sie dazu die Hülfe der Festungs-Baugefangenen in Anspruch nehmen:
   a) für das Wegkarren des durch die Schiffsmannschaft aus dem Schiffsraume auf den Ballastquai gelöschten Ballastes, oder für das Einkarren desselben auf das Schiff, von dem dritten Theil der Tragfähigkeit des Schiffs für jede Schiffslast . . . 2 Sgr.
   b) für das Auswerfen des Ballastes aus dem Schiffsraume auf das Bohlwerk des Ballastquais von dem dritten Theil der Tragfähigkeit des Schiffes für jede Schiffslast . . . . . 1 -

   Anmerkung zu Nr. 2a und b.

   1. Unter den Sätzen zu a und b ist die Vergütigung für die von den Baugefangenen zu stellenden Karren mitbegriffen;
   2. Die Zahlung geschieht in beiden Fällen, a und b, nach dem dritten Theile der Lastengröße des Schiffs, ohne Rücksicht darauf, ob die Menge des gelöschten oder eingenommenen Ballastes mehr oder weniger beträgt.
   3. Für die Stellungs-Planken und Böcke wird an denjenigen, dem die Lieferung dieser Geräthschaften in Entrepriſe überlassen ist, die dafür in dem Kontrakte festgesetzte Vergütigung gezahlt.

II. Für Benutzung der Schiffswerfte und Kielbänke,

1. der Schiffswerfte:
   a) bei Neubauten, von der Tragfähigkeit der erbauten Fahrzeuge, ohne Rücksicht auf die Gattung derselben für die Schiffslast . . . . . 3 Sgr. — Pf.
   b) bei Reparaturen
      aa) von Seeschiffen, für die Schiffslast . . . . . 2 - 6 -
      bb) von allen übrigen Schiffsgefäßen, für die Schiffslast . . . . . 2 - — -

      Anmerkung. Dauert die Benutzung der Schiffswerfte länger als ein Jahr, so müssen die obigen Sätze unter a und b für jedes fernere Jahr der Benutzung aufs Neue entrichtet werden.

2. der Kielbänke, von jedem Schiffsgefäß ohne Unterschied, sofern dasselbe nicht länger als drei Monate im Kielgraben liegt, für die Schiffslast . . . 1 - — -

   Anmerkung. Dauert die Benutzung länger, so steigt die Gebühr für jedes fernere Vierteljahr um 1 Sgr. für die Schiffslast, so daß für das zweite Vierteljahr 2 Sgr., für das dritte 3 Sgr. und so weiter zu entrichten sind.

III. An Lootsen-Gebühren:

1. der See-Lootsen,

wegen dieser Gebühren wird auf die 9te zusätzliche Bestimmung

des Haupt-Tarifs mit dem Hinzufügen verwiesen, daß die gewöhnlichen Dienste der Lootsen, wofür die Gebühr unter dem Hafengelde begriffen ist und wofür dieselben daher vom Schiffer nicht noch besonders etwas fordern dürfen, erst dann als vollendet angesehen werden, wenn eingehende Schiffe in den Hafen gebracht und an der ihnen bestimmten Stelle befestigt, ausgehende Schiffe aber auf der Rhede angelangt sind. In den nachstehend bezeichneten Fällen, wo den Schiffern von den Lootsen Dienste geleistet werden, welche nicht zu den Amtsverrichtungen der Letztern gehören, ist es diesen gestattet, die dafür festgesetzte Entschädigung zu fordern.

a) Muß ein Lootse ohne seine Schuld über Nacht am Bord eines Schiffes bleiben, so erhält derselbe für jede Nacht — Rthl. 15 Sgr.

b) Wünscht der Schiffer eines auf der Rhede verbleibenden Schiffes, das nach dem Hafen zurückkehrende Lootsenboot zu benutzen, um sich entweder für seine Person nach dem Hafen zu begeben oder seine Papiere dahin zu senden, so hat er dafür zu entrichten:

aa) für die Mitnahme seiner Person	1	=	—	=
bb) für die Beförderung seiner Papiere . . .	—	=	15	=

c) Wird die Verlegung eines im Hafen liegenden Schiffes an eine andere Stelle auf den Antrag des Schiffers bewilligt, so ist an den, dem Schiffe zu diesem Behufe beigegebenen Lootsen zu entrichten:

aa) von Schiffen über 30 Schiffslast Tragfähigkeit	—	=	25	=
bb) von Schiffen, die eine geringere Tragfähigkeit haben	—	=	15	=

Geschieht die Verlegung eines Schiffes auf Anordnung des Lootsen-Kommandeurs oder einer dazu befugten Behörde, so ist dafür von dem Schiffer nichts zu entrichten.

2. der Binnen-Lootsen,
bei der Fahrt über Haff ist von jedem Schiffe zu entrichten für die Begleitung

a) von Pillau nach Königsberg	5	=	10	=
b) von Pillau nach Braunsberg bis Pfahlbude	4	=	10	=
c) von Pillau nach Elbing	6	=	—	=

Anmerkung. Von dem Satze zu c. erhält der Pillauer Lootse für die Fahrt von Pillau bis

Schiffsruh 5 Rthl. 10 Sgr. und der Elbinger Lootſe für die Begleitung von Schiffsruh bis Elbing 20 Sgr.

Muß ein Lootſe ohne ſeine Schuld über Nacht am Bord des Schiffes bleiben, ſo erhält derſelbe für jede Nacht . . . . . — Rthl. 15 Sgr.

3. für Benutzung der Pilotage-Chaloupen und ſonſtigen Geräthſchaften:

a) für ein großes Warptroß und einen dergleichen Warpanker . . . . . 3 " — "

b) für ein kleines Warptroß und einen dergleichen Warpanker . . . . . 1 " 15 "

Anmerk. 1. Die vorſtehenden Sätze gelten für den Gebrauch der Geräthſchaften auf 48 Stunden. Dauert die Benutzung länger, ſo iſt der doppelte Betrag zu entrichten.

2. Sind die Troße und Anker zwar geliefert aber nicht gebraucht worden, ſo wird dafür nichts bezahlt.

4. für Reviſion der Leichterfahrzeuge an den Lootſen-Kommandeur in Pillau:

a) von jedem in Königsberg befrachteten Leichterfahrzeuge bei deſſen Ankunft in Pillau und von jedem in Pillau befrachteten Leichterfahrzeuge vor deſſen Abgange nach Königsberg, für die Beſichtigung der vorgeſchriebenen Sicherheits-Einrichtungen an den Luken und Schotten und für die Beſcheinigung des Reviſionsbefundes . . . . . — " 10 "

b) von jedem in Königsberg befrachteten Leichterfahrzeuge, nach erfolgter Abladung auf der Pillauer Rhede und bei deſſen Wiederankunft in Pillau, für die Prüfung, daß von der Ladung auf dem Fahrzeuge nichts zurückgeblieben ſei, und für die Ertheilung des diesfälligen Atteſtes . . . . . — " 5 "

IV. Die Gebühren für Ertheilung der polizeilichen Paß- und Muſter-Atteſte werden nach einer beſonderen Taxe erhoben, welche von den Schiffern in dem Dienſtlokal der Hafen-Polizei-Kommiſſion eingeſehen werden kann.

Zuſätzliche Beſtimmungen.

1. Wenn das Bugſiren eines Schiffes in den Hafen oder aus demſelben nöthig iſt, oder ein Schiffer ſich von der Rhede nach dem Hafen oder umgekehrt begeben will, ſo bleibt die Beſorgung der dazu erforderlichen Boote dem Schiffer oder deſſen Abrechner überlaſſen, und die Lootſen haben ſich dabei jeder Einmiſchung zu enthalten.
2. Die Zurückſchaffung des begleitenden Lootſen vom Bord ausgehender Schiffe geſchieht durch ein Lootſenboot ohne Koſten für den Schiffer. Iſt aber das geſammte Lootſenperſonal dergeſtalt anderweit dienſtlich beſchäftigt, daß die Abſendung eines Lootſenboots zu dem angegebenen Zwecke nicht ſofort geſchehen kann, und will der Schiffer den dadurch entſtehenden Aufenthalt vermeiden, ſo liegt ihm ob, für die Zurückſchaffung des Lootſen auf ſeine Koſten zu ſorgen und zu dieſem Behufe ein beſonderes Boot zu dingen, wobei den Lootſen jedoch ebenfalls jede Einmiſchung unterſagt iſt.
3. Sind in Fällen beſonderer Gefahr zu der einem Schiffe zu leiſtenden Hülfe die vorhandenen Lootſen und die gewöhnlichen Geräthſchaften nicht ausreichend, ſo wird die Hafen-Polizei-Kommiſſion die den angenommenen Hülfsarbeitern zu gewährende Belohnung und die Entſchädigung für den Gebrauch oder den Verluſt der hülfsweiſe benutzten Geräthſchaften beſonders feſtſetzen.

   In wirklichen Haverei- und in Strandungsfällen erfolgt dieſe Feſtſetzung durch die von der Deputation des Kommerz- und Admiralitäts-Kollegiums aufzuſtellende Berge-Rechnung.

Berlin, den 18. Oktober 1838.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Graf v. Alvensleben.

Nr. 5.

Allerhöchſte Kabinetsordre vom 24. Oktober 1840, die Erhebung der Hafengelder und ſonſtigen Schiffahrts-Abgaben, ſo wie der Lootſengebühren in den Seehäfen und für die Gewäſſer der Provinz Pommern betreffend.

Nach Ihrem Antrag vom 24. Auguſt d. J. habe Ich die Mir vorgelegten Tarife für die Erhebung des Hafengeldes zu Swinemünde und der Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, ſo wie des großen und kleinen Haffs, der Hafengelder in Stralſund,

Greifswald, Wolgast und Barth, des in Stralsund, Greifswald und Wolgast zu erhebenden Tiefgeldes, der Lootsengebühren für die Binnengewässer zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene und für die Gewässer zwischen Pommern und Rügen, so wie der Hafengelder in Kolbergermünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde, nebst den dazu gehörigen Anhängen genehmigt und vollzogen. Indem Ich Sie beauftrage, diese anliegenden 11 Tarife nebst den Anhängen durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen, bestimme Ich, daß solche mit dem 1. Januar k. J. in Kraft treten und hiernächst von fünf zu fünf Jahren einer Revision unterworfen werden sollen.

Sanssouci, den 24. Oktober 1840.

Friedrich Wilhelm.

An
den Staats- und Finanzminister,
Grafen v. Alvensleben.

Tarif,

nach welchem das Hafengeld in Swinemünde und die Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, so wie des großen und kleinen Haffs zu entrichten sind.

Es wird entrichtet:

I. an Hafengeld in Swinemünde:
für die Schiffslast Tragfähigkeit von allen seewärts ein- oder ausgehenden Schiffen und Fahrzeugen

1) mit Ladung	beim Eingange . . .	12	Sgr.	8	Pf.
	beim Ausgange . . .	12	"	8	"
2) mit Ballast oder leer . .	beim Eingange . . .	6	"	4	"
	beim Ausgange . . .	6	"	4	"

II. an Schiffahrts-Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, so wie des großen und kleinen Haffs:
für die Schiffslast Tragfähigkeit
1) von allen Schiffen und Fahrzeugen, welche die Peene unterhalb Wolgast und Eines der Tiefe vor der Peenemündung befahren,

a) mit Ladung	beim Eingange . . .	1	Sgr.	4	Pf.
	beim Ausgange . . .	1	"	4	"
b) mit Ballast oder leer	beim Eingange . . .	—	"	8	"
	beim Ausgange . . .	—	"	8	"

2) von allen Schiffen und Fahrzeugen, welche

a) mit Berührung des großen oder kleinen Haffs durch die Swine oder Divenow seewärts ein- oder ausgehen, ingleichen welche

b) das große oder kleine Haff oder die Peene zwischen Wolgast und Anklam dergestalt befahren, daß einer der nachbenannten Orte, als: Swinemünde, Wollin, Stepenitz, Gollnow, Damm, Stettin, Belitz, Anklam, Wolgast oder Usedom berührt wird,

aa) mit Ladung . . . . . 1 Sgr. 4 Pf.

bb) mit Ballast oder leer . . . . . — " 8 "

Ausnahme. Von Schiffen und Fahrzeugen, welche nur zwischen Anklam, Wolgast und Usedom fahren, wird nur die Hälfte der vorstehenden Sätze mit resp. 8 Pf. und 4 Pf. erhoben.

Zusätzliche Bestimmungen.

A. In Bezug auf das Hafengeld in Swinemünde unter Nr. I. des Tarifs.

1) Fahrzeuge von Funfzehn Lasten Größe und darunter zahlen nur die Hälfte des tarifmäßigen Hafengeldes.

2) Schiffe und Fahrzeuge, welche nicht in den Hafen einlaufen, sondern auf der Rhede bleiben, entrichten:

a) wenn sie die Rhede wieder verlassen, ohne Ladung oder Ballast gelöscht oder eingenommen, oder ihre Papiere im Hafen gewechselt zu haben, kein Hafengeld,

b) wenn sie in dem Hafen ihre Papiere wechseln, den Satz zu 2. mit 6 Sgr. 4 Pf. einmal;

c) wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1. mit 12 Sgr. 8 Pf. oder den Satz zu 2. mit 6 Sgr. 4 Pf. einmal;

d) wenn sie löschen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;

e) wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffs nicht übersteigt, absetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1. mit 12 Sgr. 8 Pf. einmal, von dem übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts.

3) Wenn Schiffe auf der Rhede löschen, so ist nur von diesen, nicht aber von den zum Löschen benutzten Leichterfahrzeugen das Hafengeld zu erlegen.

Auch findet, wenn hiernächst nach geschehener Entlöschung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung des Hafengeldes nicht statt. Eben so ist auch

4) wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu entrichten, wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls von den Hafenabgaben frei bleiben.

5) Neben dem Hafengelde wird von den Schiffen derjenigen Nationen,

a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen ein beſonderer Vertrag nicht beſteht, oder

b) welche ihrerſeits nicht etwa aus anderer Veranlaſſung die Preußiſchen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen behandeln,

das durch die Kabinetsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinaire Flaggengeld erhoben. Daſſelbe beträgt für die Schiffslaſt Tragfähigkeit:

1) von Schiffen mit Ladung . .	beim Eingange	2 Rthl.	
	beim Ausgange	1	"
2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Laſtengröße oder weniger beladen ſind,	beim Eingange	1	"
	beim Ausgange	—	" 15 Sgr.
3) von Schiffen mit Ballaſt		Nichts.	

B. In Bezug auf die Schiffahrts-Abgaben unter Nr. II. des Tarifs.

6) Fahrzeuge von Fünf Laſten Größe und darunter zahlen nur die Hälfte der tarifmäßigen Abgabenſätze.

7) Die unter II. Nr. 2. genannten Abgaben ſind zu entrichten:

a) von den Schiffen und Fahrzeugen, welche, durch die Peene, Swine oder Divenow ſeewärts eingehend, ihre Fahrt bis in das Haff oder bis nach Anklam fortſetzen:
beziehungsweiſe bei den Haupt-Zollämtern zu Wolgaſt oder Swinemünde, oder der Expeditionsſtelle zu Divenow,

b) von den Fahrzeugen, welche, oberhalb Stettin herkommend, ihre Fahrt bis in das Haff fortſetzen:
bei dem Haupt-Steueramte zu Stettin;

c) von den Schiffen und Fahrzeugen, welche, oberhalb Anklam herkommend, ihre Fahrt bis in das Haff oder bis nach Wolgaſt oder Uſedom fortſetzen:
bei dem Steueramte zu Anklam;

d) von allen übrigen Schiffen und Fahrzeugen:
bei der Steuer-Hebeſtelle des Abfahrtsortes, oder, wenn ſich an dieſem Orte eine ſolche nicht befindet, bei der Steuer-Hebeſtelle desjenigen der oben unter II. Nr. 2. b. genannten Orte, welcher auf der Fahrt zuerſt berührt wird.

Fahrzeuge, welche, aus dem Haff kommend, nach Kammin fahren, oder über Divenow ausgehen, und an deren Abfahrtsorte ſich eine Steuer-Hebeſtelle nicht befindet, ſollen jedoch zur Entrichtung der Abgabe in Wollin nicht verpflichtet, ſondern befugt ſein, dieſelbe erſt bei dem Steueramte zu Kammin, reſp. bei der Expeditionsſtelle zu Divenow zu entrichten.

C. Im Allgemeinen.

8) So weit in dieſem Tarife und dem Anhange deſſelben die Schiffslaſt (Laſt) den Erhebungsmaaßſtab bildet, iſt darunter überall die Preußiſche Schiffslaſt zu Viertauſend Pfunden zu verſtehen.

9) Ausländiſche Schiffe und Fahrzeuge der unter Nr. 5. bezeichneten Nationen haben ſowohl die oben unter I. und II. feſtgeſetzten, als die in dem Anhange zu dieſem Tarif enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen.

10) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht überſteigt, zahlen nur nach dem Satze der Ballaſtſchiffe.

11) Neben dem Haſengelde in Swinemünde, unter welchem die Gebühren der Seelootſen für das Auf- und Abbringen der Schiffe auf die Rhede und von derſelben, oder für das Ein- und Ausbringen in den Hafen und aus demſelben mit begriffen ſind, und den unter II. genannten Schiffahrtsabgaben kommen bedingungsweiſe nur noch das vorſtehend unter Nr. 5. aufgeführte extraordinaire Flaggengeld und die in dem Anhange zu dieſem Tarif feſtgeſetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung. Außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens zu Swinemünde, der genannten Fahrwaſſer und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten Anſtalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder den Lootſen und deren Kommandeurs, noch den Schiffahrts-, Zoll- und Polizeibeamten unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Vergütung zu entrichten, ſondern es iſt den Schiffern ſogar ausdrücklich unterſagt, Einem dieſer Beamten auch nur das geringſte Geſchenk für die Ausübung ſeines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein ſolches Anerbieten nach den beſtehenden Landesgeſetzen beſtraft und das Geſchenk außerdem zur Armenkaſſe eingezogen werden ſoll.

Wenn Einer der vorſtehend erwähnten Beamten es ſich beikommen laſſen ſollte, unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, ſo iſt der Schiffer verpflichtet, ſolches einem der Ober-Zollinſpektoren in Wolgaſt oder Swinemünde oder dem Ober-Steuerinſpektor in Stet-

tin, oder dem Vorſtande der Schiffahrts-Kommiſſion in Swinemünde anzuzeigen.

Sollte ſich in beſondern Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootſen ſeine Dankbarkeit für die ihm geleiſteten außerordentlichen Dienſte zu bezeigen, ſo darf derſelbe das Geſchenk nur unter Vorwiſſen und mit Genehmigung des Lootſen-Kommandeurs oder eines der vorſtehend genannten Beamten aushändigen.

Befreiungen.

1) Schiffe, welche den Nothhafen ſuchen, d. h. ſolche, die durch erlittene Beſchädigung oder andere, auf Erfordern nachzuweiſende, Unglücksfälle an der Fortſetzung ihrer Reiſe verhindert werden, und in den Hafen von Swinemünde einlaufen, bleiben von der Entrichtung des Hafengeldes befreiet, wenn ſie den Hafen ſeewärts wieder verlaſſen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweiſe gelöſcht, oder Ladnng eingenommen, oder ihre Papiere gewechſelt zu haben.

Unter den nämlichen Bedingungen wird dieſe Befreiung auch denjenigen Schiffen zugeſtanden, welche, nachdem ſie aus dem Hafen von Swinemünde ausgelaufen ſind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwiſchenzeit einen anderen Hafen berührt zu haben.

2) Schiffe, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren nnd keine Beiladung von anderen Gegenſtänden haben, ſind von den in dieſem Tarif genannten Abgaben befreiet.

3) Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fiſcherei benutzt werden.

Strafbeſtimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Entrichtung der in dieſem Tarif feſtgeſetzten Abgaben auf irgend eine Weiſe zu umgehen, erlegt außer der verkürzten Abgabe deren vierfachen Betrag als Strafe.

2) Widerſetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Geſetzen beſtraft.

Anhang

zu dem Tarif des Hafengeldes in Swinemünde, und der Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, ſo wie des großen und kleinen Haffs,

enthaltend:

die Abgaben für die Benutzung beſonderer Anſtalten.

I. Im Hafen zu Swinemünde.

Es wird entrichtet:

1) an Winterlager-, Pfahl- und Bohlwerksgeld:
von Schiffen und Fahrzeugen, welche Winterlager im Hafen halten, von jeder Laſt Tragfähigkeit . . . . . 5 Pf.

Bemerkung. Schiffe und Fahrzeuge, welche nicht an das Bohlwerk anlegen, ſondern im Strome vor Anker und Tau liegen bleiben, ſind dieſer Abgabe nicht unterworfen.

2) Für Benutzung der Kielſtätte:
a) von Schiffen und Fahrzeugen, welche ſich der Kielſtätte bedienen,
um zu kielholen, von jeder Laſt Tragfähigkeit . . . . . 10 Pf.
um zu krängen, von jeder Laſt Tragfähigkeit . . . . . 5 "
b) für das Einſetzen eines Maſtes von einem Schiffe
oder Fahrzeuge von 50 Laſt und darüber . . . 20 Sgr.— "
unter 50 Laſt . . . . . 12 " 6 "

3) Für das Löſchen oder Einnehmen des Ballaſtes wird nichts entrichtet; die dazu nöthigen Arbeiter und Geräthſchaften, ſo wie den Ballaſt ſelbſt zu beſchaffen, bleibt den Schiffern überlaſſen. Wollen dieſelben letzteren von dem der Stadtkommune gehörigen Grunde entnehmen, ſo haben ſie dafür die ein für allemal feſtgeſetzte Vergütung nach der in den Geſchäftslokalen des Haupt-Zollamts und der Schiffahrts-Kommiſſion aushängenden Tare zu entrichten.

II. In dem bei dem Dorfe Kröslin in der Peene belegenen ſogenannten Grünſchwadener Hafen.

Für die Benutzung des daſelbſt vorhandenen Bohlwerks zum Anlegen, Löſchen oder Laden, iſt an Bohlwerksgeld für die Laſt Tragfähigkeit von allen Schiffen und Fahrzeugen
1) mit Ladung . . . . . 2 Sgr.
2) mit Ballaſt oder leer . . . . . 1 "
bei dem Anſagepoſten zu Peenemünder Schanze zu entrichten.

III. Die Gebühren der Lootſen auf den Binnengewäſſern zwiſchen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene ſind nach dem beſonderen Tarife vom heutigen Tage zu entrichten.

Sansſouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Graf v. Alvensleben.

Hafengeld-Tarif
für den Hafen zu Stralsund.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslaft Tragfähigkeit:

1) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ladung	beim Eingange	4 Sgr. 8 Pf.
	beim Ausgange	4 - 8 -
2) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ballaſt oder leer	beim Eingange	2 Sgr. 4 Pf.
	beim Ausgange	2 - 4 -

Zuſätzliche Beſtimmungen.

1) So weit in dieſem Tarife und den Anhängen deſſelben die Schiffslaft (Laſt) den Erhebungsmaaßſtab bildet, iſt darunter überall die Preußiſche Schiffslaft zu viertauſend Pfunden zu verſtehen.
2) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht überſteigt, entrichten das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballaſtſchiffe.
3) Fahrzeuge von Fünf Laſten Größe und darunter zahlen nur die Hälfte der obigen Sätze des Hafengeldes.
4) Schiffe und Fahrzeuge, die nicht in den Hafen einlaufen, ſondern auf der Rhede bleiben, entrichten:
   a) wenn ſie die Rhede wieder verlaſſen, ohne Ladung oder Ballaſt gelöſcht oder eingenommen oder ihre Papiere im Hafen gewechſelt zu haben, kein Hafengeld;
   b) wenn ſie in dem Hafen ihre Papiere wechſeln, den Satz zu 2. mit 2 Sgr. 4 Pf. einmal;
   c) wenn ſie löſchen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballaſt abgeſetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1. mit 4 Sgr. 8 Pf. oder den Satz zu 2. mit 2 Sgr. 4 Pf. einmal;
   d) wenn ſie löſchen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;
   e) wenn ſie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffes nicht überſteigt, abſetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1. mit 4 Sgr. 8 Pf. einmal, von dem übrigen Theile des Ladungsraums aber nichts.
5) Wenn Schiffe auf der Rhede löſchen, ſo iſt nur von dem Schiffe, nicht aber von den zum Löſchen benutzten Leichterfahrzeugen das Hafengeld zu erlegen; auch findet, wenn hiernächſt nach geſchehener Entlöſchung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung des Hafengeldes nicht ſtatt. Eben ſo iſt auch
6) wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu entrichten, wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls davon frei bleiben.

7) Ausländiſche Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,
   a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen ein beſonderer Vertrag nicht beſteht, oder
   b) welche ihrerſeits nicht etwa aus anderer Veranlaſſung die Preußiſchen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen behandeln,

   haben das Hafengeld und die in den beiden Anhängen zu dieſem Tarife enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen; auch

8) neben dem Hafengelde das durch die Kabinetsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinaire Flaggengeld zu entrichten.
   Daſſelbe beträgt für die Schiffslaſt Tragfähigkeit:

1) von Schiffen mit Ladung .	beim Eingange	2 Rthlr.
	beim Ausgange	1 "
2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Laſtengröße oder weniger beladen ſind	beim Eingange	1 Rthlr.
	beim Ausgange	— " 15 Sgr.
3) Von Schiffen mit Ballaſt		Nichts.

9) Neben dem Hafengelde kommen bedingungsweiſe nur noch das unter Nr. 8. aufgeführte extraordinaire Flaggengeld und die in den Anhängen I. und II. zu dieſem Tarif feſtgeſetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung. Außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten Anſtalten gefordert werden.

Es brauchen demnach die Schiffer nicht nur weder den Lootſen und deren Kommandeur, noch den Hafen-, Zoll-, Polizei- und Ballaſt-Offizianten, unter irgend einem Vorwande, ein Geſchenk oder eine Vergütung zu entrichten, ſondern es iſt den Schiffern ſogar ausdrücklich unterſagt, Einem dieſer Beamten auch nur das geringſte Geſchenk für die Ausübung ſeines Amts anzubieten oder zu geben, indem ein ſolches Anerbieten nach den beſtehenden Landesgeſetzen beſtraft und das Geſchenk außerdem zur Armenkaſſe eingezogen werden ſoll.

Wenn Einer der vorſtehend erwähnten Beamten es ſich beikommen laſſen ſollte, unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, ſo iſt der Schiffer verpflichtet, ſolches dem Vorſteher der ſtädtiſchen Hafenverwaltungs-Behörde oder dem Ober-Zollinſpektor in Stralſund anzuzeigen.

Sollte ſich in beſonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootſen ſeine Dankbarkeit für die ihm geleiſteten außerordentlichen

Dienſte zu bezeigen, ſo darf derſelbe das Geſchenk nur unter Vorwiſſen und mit Genehmigung der ſtädtiſchen Hafenverwaltungs-Behörde oder des Haupt-Zollamts aushändigen.

Befreiungen.

1) Schiffe und Fahrzeuge, welche den Nothhafen ſuchen, d. h. ſolche, die durch erlittene Beſchädigung oder andere, auf Erfordern näher nachzuweiſende, Unglücksfälle an der Fortſetzung ihrer Reiſe verhindert werden, und in den Hafen einlaufen, bleiben von Entrichtung der Hafenabgaben befreit, wenn ſie den Hafen wieder verlaſſen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweiſe gelöſcht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechſelt zu haben.

   Unter den nämlichen Bedingungen wird dieſe Befreiung auch denjenigen Schiffen zugeſtanden, welche, nachdem ſie aus dem Hafen von Stralſund ausgelaufen ſind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwiſchenzeit einen anderen Hafen berührt zu haben.
2) Schiffe, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren und keine Beiladung von andern Gegenſtänden haben, ſind vom Hafengelde befreit.
3) Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fiſcherei benutzt werden.

Strafbeſtimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Entrichtung des Hafengeldes auf irgend eine Weiſe zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
2) Widerſetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Geſetzen beſtraft.

Anhang I.

von den Abgaben, welche für Benutzung beſonderer Anſtalten zu entrichten ſind.

Es wird von der Schiffslaſt Tragfähigkeit entrichtet:

I. für Benutzung der Kielſtätte und zwar:
   1) für Kielholen täglich . . . . . 6 Pf.
   2) für Krängen täglich . . . . . 3 „

II. beim Löſchen und Einnehmen des Ballaſtes:
   1) für das Auswerfen des Ballaſtes ohne Unterſchied der Dauer . . . . . 1 Sgr. 1 Pf.
   2) für das Einnehmen des Ballaſtes eben ſo . . . 3 „ 2 „
   3) für den Gebrauch der Ballaſtkarren eben ſo . . 1 „ — „

4) für den Gebrauch der Ballaſtflaken, deren ſich jeder beim Ein- oder Ausbringen des Ballaſtes bedienen muß, ebenfalls ohne Unterſchied der Dauer . . . . . — Sgr 4 Pf.

III. Die Lootſengebühren werden nach dem beſondern Tarife für die Gebühren der Lootſen in den Gewäſſern zwiſchen Pommern und Rügen vom heutigen Tage entrichtet.

Anhang II.

Das in Stralſund zu entrichtende Tiefgeld ergiebt der beſondere Tarif des in Stralſund, Greifswald und Wolgaſt zu erhebenden Tiefgeldes vom heutigen Tage.

Sansſouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Graf v. Alvensleben.

Hafengeld-Tarif

für den Hafen zu Greifswald.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslaſt Tragfähigkeit:

1) von Seeſchiffen:

a) mit Ladung	beim Eingange	4 Sgr.
	beim Ausgange	4 -
b) mit Ballaſt oder leer . . .	beim Eingange	2 Sgr.
	beim Ausgange	2 -

2) von Schiffen oder Fahrzeugen, welche bloß zur Strom- und Küſtenfahrt dienen:

a) mit Ladung	beim Eingange	3 Sgr.
	beim Ausgange	3 -
b) mit Ballaſt oder leer . . .	beim Eingange	1 Sgr. 6 Pf.
	beim Ausgange	1 - 6 -

Anmerkung. Machen dergleichen Schiffe oder Fahrzeuge in einzelnen Fällen weitere Fahrten über See, ſo iſt in einem jeden ſolchen Falle von denſelben das Hafengeld gleich wie von Seeſchiffen nach Poſition 1. zu entrichten.

Zuſätzliche Beſtimmungen.

1) Soweit in dieſem Tarife und den Anhängen deſſelben die Schiffslaſt (Laſt) den Erhebungsmaaßſtab bildet, iſt darunter überall die Preußiſche Schiffslaſt zu viertauſend Pfunden zu verſtehen.

2) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht überſteigt, zahlen nur nach dem Satze der Ballaſtſchiffe.

3) Unter Schiffen oder Fahrzeugen, welche zur Strom- und Küſtenfahrt dienen, werden ſolche verſtanden, welche nur Ströme und die Preußiſche, ſo wie die Mecklenburgiſche Küſte befahren; ſind überdies

a) dieſe Fahrzeuge von nicht mehr als 5 Laſten Größe, ſo zahlen ſie nur die Hälfte des Satzes zu 2.,

b) ſind ſolche Fahrzeuge von 5 Laſten und darunter ohne Deck — Boote —, ſo wird für den Eingang und Ausgang zuſammen

von größeren Booten nur . . . . . 5 Sgr.
von kleineren Booten . . . . . 3 „

entrichtet;

c) der nämlichen Abgabe (litt. b.) ſind auch diejenigen Fahrzeuge unterworfen, welche nur zwiſchen der Stadt und dem Hafen zur Wieck fahren, ohne die See zu berühren.

4) Schiffe und Fahrzeuge, welche nicht in den Hafen einlaufen, ſondern auf der Rhede bleiben, entrichten:

a) wenn ſie die Rhede wieder verlaſſen, ohne Ladung oder Ballaſt gelöſcht oder eingenommen, oder ihre Papiere im Hafen gewechſelt zu haben, kein Hafengeld;

b) wenn ſie in dem Hafen ihre Papiere wechſeln, den Satz 1. b. oder 2. b. mit reſp. 2 Sgr. oder 1 Sgr. 6 Pf. einmal;

c) wenn ſie löſchen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballaſt abgeſetzt oder eingenommen wird, entweder die Sätze zu 1. a. und 2. a. mit 4 Sgr. oder reſp. 3 Sgr., oder die Sätze zu 1. b. und 2. b. mit 2 Sgr. oder reſp. 1 Sgr. 6 Pf. einmal;

d) wenn ſie löſchen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;

e) wenn ſie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffs nicht überſteigt, abſetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1. a. oder 2. a. mit reſp. 4 Sgr. oder 3 Sgr. einmal, von dem übrigen Theil der Schiffsgröße aber nichts.

5) Wenn Schiffe auf der Rhede löſchen, ſo iſt nur von dieſen, nicht aber von den zum Löſchen benutzten Leichterfahrzeugen, das Hafengeld zu erlegen; auch findet, wenn hiernächſt nach geſchehener Entlöſchung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung der Hafen-Abgaben nicht ſtatt. Eben ſo iſt auch

6) wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu entrichten, wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls von den Hafenabgaben frei bleiben.

7) Ausländiſche Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,
   a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen ein beſonderer Vertrag nicht beſteht, oder
   b) welche ihrerſeits nicht etwa aus anderer Veranlaſſung die Preußiſchen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen behandeln,

   haben das Hafengeld und die in den beiden Anhängen zu dieſem Tarife enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen, auch

8) neben dem Hafengelde das durch die Kabinetsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinaire Flaggengeld zu entrichten.
   Daſſelbe beträgt für die Schiffslaſt Tragfähigkeit:

1) von Schiffen mit Ladung . .	beim Eingange	2 Rthlr.
	beim Ausgange	1 "
2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Laſtengröße oder weniger beladen ſind . .	beim Eingange	1 Rthlr.
	beim Ausgange	— " 15 Sr.
3) von Schiffen mit Ballaſt		Nichts.

9) Neben dem Hafengelde kommen bedingungsweiſe nur noch das vorſtehend unter Nr. 8. aufgeführte extraordinaire Flaggengeld und die in den Anhängen I. und II. zu dieſem Tarif feſtgeſetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten Anſtalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder dem Lootſenperſonal, noch den Hafenbeamten oder den Steuer-, Polizei- und Ballaſt-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Vergütigung zu entrichten, ſondern es iſt den Schiffern ſogar ausdrücklich unterſagt, Einem dieſer Beamten auch nur das geringſte Geſchenk für die Ausübung ſeines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein ſolches Anerbieten nach den beſtehenden Landes-Geſetzen beſtraft, und das Geſchenk außerdem zur Armenkaſſe eingezogen werden ſoll.

Wenn Einer der vorſtehend erwähnten Beamten es ſich beikommen laſſen ſollte, unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, ſo iſt der Schiffer verpflichtet, ſolches der Polizeibehörde oder dem Ober-Zollinſpektor in Greifswald anzuzeigen.

Sollte ſich in beſonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, dem Lootſen ſeine Dankbarkeit für die ihm geleiſteten außerordentlichen Dienſte zu bezeigen, ſo darf derſelbe das Geſchenk nur

unter Vorwiſſen und mit Genehmigung der Polizeibehörde oder des Haupt-Zollamts aushändigen.

Befreiungen.

1) Schiffe, welche den Nothhafen ſuchen, d. h. ſolche, die an der Fortſetzung ihrer Reiſe durch erlittene Beſchädigung oder andere, auf Erfordern näher nachzuweiſende, Unglücksfälle verhindert werden und in den Hafen einlaufen, bleiben von der Entrichtung der Hafenabgaben befreit, wenn ſie den Hafen ſeewärts wieder verlaſſen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweiſe gelöſcht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechſelt zu haben.

   Unter den nämlichen Bedingungen wird dieſe Befreiung denjenigen Schiffen zugeſtanden, welche, nachdem ſie aus dem Hafen von Greifswald ausgelaufen ſind, wegen widriger Winde oder Stürme dahin zurückkehren, ohne in der Zwiſchenzeit einen andern Hafen berührt zu haben.

2) Fahrzeuge, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren und keine Beiladung von andern Gegenſtänden haben, ſind vom Hafengelde befreit.

Strafbeſtimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Entrichtung der Hafenabgaben auf irgend eine Weiſe zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.

2) Widerſetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Geſetzen beſtraft.

Anhang I.

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen zu Greifswald,

enthaltend:

die Abgaben für Benutzung beſonderer Anſtalten.

Es wird entrichtet:

I. Für die Benutzung der Laſtadie:

1) zum Neubau

   a) eines Schiffes oder einer Jacht für die Laſt Tragfähigkeit 7 Sgr.

   b) eines Bootes ein für allemal . . . . . 15 „

2) zur Reparatur

   a) eines Schiffes oder einer Jacht bei einer Dauer von mehr als 8 Tagen, für die Laſt Tragfähigkeit . . . . . 2 Sgr. 6 Pf.

   bei kürzerer Dauer . . . . . 1 „ 6 „

   b) eines Bootes ein für allemal . . . . . 7 „ 6 „

II. Für die Benutzung der Ballastkiste zum Löschen oder Einnehmen von Ballast:
1) für jede ausgeworfene Last . . . . . 1 Sgr. 6 Pf.
2) für jede eingenommene Last . . . . . 3 " — "

III. Für die Benutzung des Kochhauses, für die Dauer einer einmaligen Anwesenheit:
a) von Seeschiffen . . . . . 10 Sgr.
b) von den Küstenfahrzeugen . . . . . 6 "

IV. Die Lootsengebühren werden nach dem besondern Tarife für die Gebühren der Lootsen in den Gewässern zwischen Pommern und Rügen vom heutigen Tage entrichtet.

Anhang II.

Das in Greifswald zu entrichtende Tiefgeld ergiebt der besondere Tarif des in Stralsund, Greifswald und Wolgast zu erhebenden Tiefgeldes vom heutigen Tage.

Sanssouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.
Graf v. Alvensleben.

Hafengeld-Tarif
für den Hafen zu Wolgast.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast Tragfähigkeit:

1) von Seeschiffen:

a) mit Ladung	beim Eingange	1 Sgr.	8 Pf.
	beim Ausgange	1 "	8 "
b) mit Ballast oder leer	beim Eingange	— "	10 "
	beim Ausgange	— "	10 "

2) von Schiffen oder Fahrzeugen, welche bloß zur Strom- und Küstenfahrt dienen:

a) mit Ladung	beim Eingange	— Sgr.	8 Pf.
	beim Ausgange	— "	8 "
b) mit Ballast oder leer	beim Eingange	— "	4 "
	beim Ausgange	— "	4 "

Anmerkung: Machen dergleichen Schiffe oder Fahrzeuge in einzelnen Fällen weitere Fahrten über See, so ist in einem jeden solchen Falle von denselben das Hafengeld gleich wie von Seeschiffen nach Position 1. zu entrichten.

3) von offenen Booten:
   a) von mehr als drei Gängen oder Planken im Ganzen 3 Sgr.
   b) von drei Gängen oder Planken und darunter im Ganzen 2 Sgr.

Zusätzliche Bestimmungen.

1) Soweit in diesem Tarife und den Anhängen desselben die Schiffslast (Last) den Erhebungsmaaßstab bildet, ist darunter überall die Preußische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.
2) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, zahlen das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballastschiffe.
3) Unter Schiffen oder Fahrzeugen, welche zur Strom- und Küstenfahrt dienen, werden solche verstanden, welche nur Ströme und die Preußische, so wie die Mecklenburgische Küste befahren.
4) Von Schiffen und Fahrzeugen, welche am Bohlwerke oder an den Dalgen nur anlegen, um zu klariren, ist das Hafengeld nur nach Position 3. a. mit 3 Sgr. im Ganzen zu entrichten.
5) Die vor dem Hafen auf dem Strome ankernden Fahrzeuge sind nebst den dazu gehörigen Booten von aller Abgabe befreit. Wird von solchen, imgleichen von den auf der Rhede ankernden Fahrzeugen durch Leichterschiffe Ladung nach Wolgast abgesetzt oder von daher eingenommen, so wird das tarifmäßige Hafengeld von den Leichterschiffen nach der Lastenzahl der wirklichen Ladung erhoben.
6) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,
   a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder
   b) welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preußischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,

   haben das Hafengeld und die in den beiden Anhängen zu diesem Tarife enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen, auch
7) neben dem Hafengelde das durch die Kabinetsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinaire Flaggengeld zu entrichten.

   Dasselbe beträgt für die Schiffslast Tragfähigkeit:

1) von Schiffen mit Ladung . . .	beim Eingange	2 Rthl. — Sgr.
	beim Ausgange	1 " — "
2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Lastengröße oder weniger beladen sind,	beim Eingange	1 " — "
	beim Ausgange	— " 15 "
3) von Schiffen mit Ballast		Nichts.

8) Neben dem Hafengelde kommen bedingungsweiſe nur noch das vorſtehend unter Nr. 7. aufgeführte extraordinaire Flaggengeld und die in den Anhängen I. und II. zu dieſem Tarif feſtgeſetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten Anſtalten gefordert werden.

Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder dem Lootſen-Perſonal, noch den Hafenbeamten oder den Steuer-, Polizei- und Ballaſt-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Vergütung zu entrichten, ſondern es iſt den Schiffern ſogar ausdrücklich unterſagt, Einem dieſer Beamten auch nur das geringſte Geſchenk für die Ausübung ſeines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein ſolches Anerbieten nach den beſtehenden Landesgeſetzen beſtraft und das Geſchenk außerdem zur Armenkaſſe eingezogen werden ſoll.

Wenn Einer der vorſtehend erwähnten Beamten es ſich beikommen laſſen ſollte, unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, ſo iſt der Schiffer verpflichtet, ſolches der Polizeibehörde oder dem Ober-Zollinſpektor in Wolgaſt anzuzeigen.

Sollte ſich in beſonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootſen ſeine Dankbarkeit für die ihm geleiſteten außerordentlichen Dienſte zu bezeigen, ſo darf derſelbe das Geſchenk nur unter Vorwiſſen und mit Genehmigung der Polizeibehörde oder des Haupt-Zollamts aushändigen.

Befreiungen.

1) Schiffe, welche den Nothhafen ſuchen, d. h. ſolche, die an der Fortſetzung ihrer Reiſe durch erlittene Beſchädigung oder andere, auf Erfordern näher nachzuweiſende, Unglücksfälle verhindert werden und in den Hafen einlaufen, bleiben von der Entrichtung der Hafen-Abgaben befreit, wenn ſie den Hafen ſeewärts wieder verlaſſen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweiſe gelöſcht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechſelt zu haben.

Unter den nämlichen Bedingungen wird dieſe Befreiung denjenigen Schiffen zugeſtanden, welche, nachdem ſie aus dem Hafen von Wolgaſt ausgelaufen ſind, wegen widriger Winde oder Stürme dahin zurückkehren, ohne in der Zwiſchenzeit einen andern Hafen berührt zu haben.

Von den Hafen-Abgaben befreit bleiben ferner

2) Schiffe und Fahrzeuge, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren und keine Beiladung von andern Gegenſtänden haben;

3) alle Fiſcherboote, Quatzen und Polte, und
4) Boote, welche leer ankommen und ohne Ladung wieder fortgehen.

Strafbeſtimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Entrichtung der Hafenabgaben auf irgend eine Weiſe zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
2) Widerſetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Geſetzen beſtraft.

Anhang I.

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen zu Wolgaſt,
enthaltend:
die Abgaben für die Benutzung beſonderer Anſtalten.

Es wird entrichtet:

I.	für die Benutzung der Schiffsbauſtellen:		
	1) von jedem daſelbſt neu erbauten Schiffsgefäße, excl. der offenen Boote, pro Fuß der Kiellänge	5 Sgr.	— Pf.
	2) von jedem daſelbſt reparirten derartigen Fahrzeuge pro Fuß der Kiellänge	2 „	6 „
II.	für die Benutzung der Kielſtätte		
	1) zum Kielholen, für die Laſt	1 „	6 „
	2) zum Krängen, für die Laſt	— „	9 „
	in beiden Fällen mit Einſchluß der Gebühr für die Benutzung der, der Hafenverwaltung gehörigen Gangſpiele.		
III.	für die Benutzung der Zimmerbude, täglich	1 „	— „
IV.	beim Einnehmen oder Löſchen des Ballaſtes:		
	1) für eingenommenen Ballaſt, von jeder Laſt Tragfähigkeit	6 „	— „
	2) für gelöſchten oder ſonſt gelagerten Ballaſt, welcher binnen Jahresfriſt wieder eingenommen wird, von jeder Laſt Tragfähigkeit . . .	2 „	6 „
V.	für die Benutzung des ſtädtiſchen Kochhauſes, ſo lange die jedesmalige Anweſenheit im Hafen dauert,		
	1) von einem Seeſchiffe	20 „	— „
	2) von jedem andern Fahrzeuge	7 „	6 „

VI. für die Benutzung des Bohlwerks:
von Fahrzeugen, welche an demſelben Klafterholz löſchen, für jede Laſt Tragfähigkeit . . . . . 4 Sgr. — Pf.
Es iſt jedoch für die Laſt nur zu entrichten, wenn gelöſcht wird:
die halbe Ladung . . . . . 2 „ — „
ein Viertel derſelben . . . . . 1 „ — „
unter einem Viertel. . . . . — „ 6 „

VII. Die Lootſen-Gebühren, und zwar ſowohl der See- wie der Binnen-Lootſen, ſind nach den beſonderen Tarifen für die Gebühren der Lootſen in den Gewäſſern zwiſchen Pommern und Rügen, und auf den Binnen-Gewäſſern zwiſchen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene, vom heutigen Tage, zu entrichten.

Anhang II.

I. Das in Wolgaſt zu entrichtende Tiefgeld ergiebt der beſondere Tarif des in Stralſund, Greifswald und Wolgaſt zu erhebenden Tiefgeldes vom heutigen Tage.

II. Die Schiffahrts-Abgaben für Befahrung der Peene ergiebt der Tarif, nach welchem das Hafengeld in Swinemünde, und die Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, ſo wie des großen und kleinen Haffs zu entrichten ſind, vom heutigen Tage.

Sansſouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.
Graf v. Alvensleben.

Hafengeld-Tarif
für den Hafen zu Barth.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslaſt Tragfähigkeit:

1) von Seeſchiffen

a) mit Ladung	beim Eingange	1 Sgr.	8 Pf.
	beim Ausgange	1 „	8 „
b) mit Ballaſt oder leer	beim Eingange	— „	10 „
	beim Ausgange	— „	10 „

2) von Schiffen oder Fahrzeugen, welche bloß zur Strom- und Küſtenfahrt dienen,

a) mit Ladung	beim Eingange	8 Pf.
	beim Ausgange	8 "
b) mit Ballaſt oder leer	beim Eingange	4 "
	beim Ausgange	4 "

Anmerkung: Machen dergleichen Schiffe oder Fahrzeuge in einzelnen Fällen weitere Fahrten über See, ſo iſt in einem jeden ſolchen Falle von denſelben das Hafengeld gleich wie von Seeſchiffen nach Poſition 1. zu entrichten.

3) von offenen Booten:
   a) von mehr als 3 Gängen oder Planken im Ganzen . 3 Sgr.
   b) von 3 Gängen oder Planken und darunter im Ganzen 2 Sgr.

Zuſätzliche Beſtimmungen.

1) Soweit in dieſem Tarife und dem Anhange deſſelben die Schiffslaſt (Laſt) den Erhebungsmaaßſtab bildet, iſt darunter überall die Preußiſche Schiffslaſt zu Viertauſend Pfunden zu verſtehen.

2) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht überſteigt, zahlen das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballaſtſchiffe.

3) Unter Schiffen oder Fahrzeugen, welche zur Strom- und Küſtenfahrt dienen, werden ſolche verſtanden, welche nur Ströme und die Preußiſche, ſo wie die Mecklenburgiſche Küſte befahren.

4) Von Schiffen und Fahrzeugen, welche am Bohlwerke oder an den Dalgen nur anlegen, um zu klariren, iſt das Hafengeld nur nach Poſition 3. a. mit 3 Sgr. im Ganzen zu entrichten.

5) Die in dem Binnenwaſſer ankernden Fahrzeuge ſind nebſt den dazu gehörigen Booten von aller Abgabe befreit. Wird von ſolchen aber durch Leichterſchiffe Ladung nach Barth abgeſetzt oder von daher eingenommen, ſo wird das tarifmäßige Hafengeld von den Leichterſchiffen nach Poſition 2. nach der Laſtenzahl der wirklichen Ladung erhoben.

6) Ausländiſche Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,
   a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen ein beſonderer Vertrag nicht beſteht, oder
   b) welche ihrerſeits nicht etwa aus anderer Veranlaſſung die Preußiſchen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen behandeln,

haben das Hafengeld und die in dem Anhange zu dieſem Tarife enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen, auch

7) neben dem Hafengelde das durch die Kabinets-Ordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinaire Flaggengeld zu entrichten.

Daſſelbe beträgt für die Schiffslaſt Tragfähigkeit:

1) von Schiffen mit Ladung . . .	beim Eingange	2 Rthl.	— Sgr.
	beim Ausgange	1 "	— "
2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Laſtengröße oder weniger beladen ſind,	beim Eingange	1 "	— "
	beim Ausgange	— "	15 "
3) von Schiffen mit Ballaſt		Nichts.	

8) Neben dem Hafengelde kommen bedingungsweiſe nur noch das vorſtehend unter Nr. 7. aufgeführte extraordinaire Flaggengeld und die in dem Anhange zu dieſem Tarif feſtgeſetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauch gewidmeten Anſtalten gefordert werden. Es brauchen demnach die Schiffer weder den Hafen-Beamten, noch den Steuer-, Polizei- und Ballaſt-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Vergütigung zu entrichten, ſondern es iſt den Schiffern ſogar ausdrücklich unterſagt, Einem dieſer Beamten auch nur das geringſte Geſchenk für die Ausübung ſeines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein ſolches Anerbieten nach den beſtehenden Landesgeſetzen beſtraft und das Geſchenk außerdem zur Armen-Kaſſe eingezogen werden ſoll.

Wenn Einer der vorſtehend erwähnten Beamten es ſich beikommen laſſen ſollte, unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, ſo iſt der Schiffer verpflichtet, ſolches der Polizei-Behörde in Barth oder dem Ober-Zoll-Inſpektor in Stralſund anzuzeigen.

Befreiungen.

Von den Hafen-Abgaben ſind befreit:

1) Schiffe, welche den Nothhafen ſuchen, d. h. ſolche, die an der Fortſetzung ihrer Reiſe durch erlittene Beſchädigung oder andere auf Erfordern näher nachzuweiſende Unglücksfälle verhindert werden und in den Hafen einlaufen, wenn ſie den Hafen wieder verlaſſen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweiſe gelöſcht, oder ihre Papiere gewechſelt zu haben.

Unter den nämlichen Bedingungen wird die Befreiung denjenigen Schiffen zugeſtanden, welche, nachdem ſie aus dem Hafen von Barth ausgelaufen ſind, wegen widriger Winde oder Stürme dahin zurückkehren, ohne in der Zwiſchenzeit einen andern Hafen berührt zu haben.

2) Schiffe und Fahrzeuge, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren und keine Beiladung von andern Gegenſtänden haben;
3) alle Fiſcherboote, Quatzen und Polte, und
4) Boote, welche leer ankommen und ohne Ladung wieder fortgehen, imgleichen Boote, welche nur mit Paſſagieren und deren Gepäck und Proviant ankommen oder damit abgehen.

Straf-Beſtimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Einrichtung der Hafen-Abgaben auf irgend eine Weiſe zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
2) Widerſetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Geſetzen beſtraft.

Anhang

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen zu Barth,
enthaltend:
die Abgaben für die Benutzung beſonderer Anſtalten.

Es wird entrichtet:

I. für die Benutzung der Schiffs-Bauſtellen:

1) von jedem daſelbſt neu erbauten Schiffsgefäße excl. der offenen Boote pro Fuß der Kiellänge	5 Sgr.	8 Pf.
2) von jedem daſelbſt reparirten derartigen Fahrzeuge pro Fuß der Kiellänge	2 "	6 "

II. für die Benutzung des Bohlwerks oder der Ladebrücke:

1) beim Laden oder Löſchen von Klafter- oder ſonſtigem Holze (außer dem tarifmäßigen Hafengelde) für jede Laſt Tragfähigkeit	3 Sgr.	— Pf.
Es iſt jedoch für die Laſt nur zu entrichten, wenn eingenommen oder gelöſcht wird:		
die halbe Ladung	1 "	8 "
ein Viertel derſelben	— "	10 "
unter einem Viertel	— "	5 "
2) für die Benutzung der Ladebrücke mit Fuhrwerk (ſo weit ſolche überhaupt mit Pferden betreten werden darf) von jedem Pferde . . .	— "	8 "

Anmerkung: Werden von einem Fuhrwerke vor der Ladebrücke Pferde abgeſpannt, ſo muß die Gebühr dennoch nach der Anzahl der Pferde, mit welchen das Fuhrwerk zur Brücke gelangt iſt, entrichtet werden. Neben dieſer Abgabe wird eine beſondere Abgabe an Dammgeld nicht erhoben.

3) für das in Flöſſen ankommende oder abgehende Langholz, welches an der im Bohlwerke eingerichteten Aus- und Einſchleppeſtelle ausgefahren oder ins Waſſer gebracht wird, von jedem zu deſſen Transport benutzten Pferde .... 1 Sgr.

Anmerkung: Außer dieſer Abgabe wird für das Lagern des Holzes oder deſſen Transport eine beſondere Abgabe an Lager- oder Dammgeld nicht entrichtet.

Sansſouci, den 24. October 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.
Graf v. Alvensleben.

Tarif

des in Stralſund, Greifswald und Wolgaſt zu erhebenden Tiefgeldes.

Es wird für die Schiffslaſt Tragfähigkeit entrichtet für die Fahrt:

		durch das weſtliche oder nördliche Fahrwaſſer.	durch das öſtliche Fahrwaſſer.
1) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ladung	beim Eingange	2 Sgr. 4 Pf.	4 Pf.
	beim Ausgange	2 Sgr. 4 Pf.	4 Pf.
2) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ballaſt oder leer	beim Eingange	1 Sgr. 2 Pf.	2 Pf.
	beim Ausgange	1 Sgr. 2 Pf.	2 Pf.

Zuſätzliche Beſtimmungen.

1) Unter der Schiffslaſt iſt die Preußiſche Schiffslaſt zu Viertauſend Pfunden zu verſtehen.

2) Unter dem weſtlichen Fahrwaſſer wird der Gellen, unter dem nördlichen das zwiſchen Rügen und Hiddenſee durchführende Fahrwaſſer, und unter dem öſtlichen das Neue oder Weſter-Tief, das Land-Tief und das Oſter-Tief verſtanden.

3) Die Verpflichtung zur Entrichtung des Tiefgeldes tritt ein, ſobald ein Fahrzeug aus der See kommend, oder dahin gehend, eine der unter Nr. 2. benannten Waſſerſtraßen paſſirt.

Fahrzeuge, welche nach der Peene gehen oder daher kommen, haben jedoch das für Benutzung des öſtlichen Fahrwaſſers feſtgeſetzte Tiefgeld nicht zu entrichten, ſondern unterliegen der für die Befahrung der untern Peene und Eines der Tiefe vor der

Peenemündung durch den Tarif vom heutigen Tage angeordneten besonderen Schiffahrtsabgabe.

4) Das Tiefgeld muß bei einem der Haupt-Zollämter in Stralsund, Greifswald oder Wolgast, und zwar an demjenigen dieser Orte entrichtet werden, welchen ein eingehendes Fahrzeug zuerst berührt oder von welchem ein Fahrzeug ausläuft, und macht es hierbei rücksichtlich der Verpflichtung zur Entrichtung des Tiefgeldes an dem betreffenden Orte keinen Unterschied, ob eingehende Fahrzeuge in den Hafen einlaufen oder auf der Rhede bleiben.
5) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,
   a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder
   b) welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preußischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln, haben das Tiefgeld überall doppelt zu zahlen.
6) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, zahlen das Tiefgeld nur nach dem Satze der Ballastschiffe.
7) Fahrzeuge von nicht mehr als 15 Lasten Größe zahlen nur die Hälfte der obigen Sätze.

Befreiungen.

Schiffe, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren, und keine Beiladung von anderen Gegenständen haben, sind vom Tiefgelde befreit.

Strafbestimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Entrichtung des Tiefgeldes auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
2) Widersetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

Sanssouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Graf v. Alvensleben.

Tarif,

nach welchem die Gebühren der Lootſen in den Gewäſſern zwiſchen Pommern und Rügen zu entrichten ſind.

Benennung der Lootſen-Stationen.	Laufende Nummer.	Bezeichnung der Begleitungsſtrecken.	Für nebenbezeichnete Strecken wird entrichtet von Schiffen zu einer Tragfähigkeit									
			bis 10 Laſt incl.		von 11 bis incl. 20 Laſt		von 21 bis incl. 30 Laſt		von 31 bis incl. 40 Laſt		von 41 Laſt und darüber bis incl. 150 Laſt für jede folgende 10 Laſt	
			Rtl.	ſgr.	Rtl.	ſgr.	Rtl.	ſgr.	Rtl.	ſgr.		
Barhöft.	1	Aus der See durch den Gellen bis Barhöft und umgekehrt	—	20	—	25	1	—	1	5	5 ſgr.	mehr.
	2	Von Barhöft nach Stralſund	1	—	1	15	1	25	2	5	10 ſgr.	"
Die Beſtimmung d. Lootſenſtationen für das nebenbezeichnete Fahrwaſſer u. die Vertheilung der nebenſtehenden Sätze auf die den einzelnen Stationen zuzuweiſenden Begleitungsſtrecken bleibt einer beſondren Bekanntmachung vorbehalten.	3	Aus der See durch das neue Fahrwaſſer zwiſchen Hiddenſee und Willow nach Stralſund und umgekehrt	3	—	4	10	5	20	6	20	1 rthl.	"
Stralſund.	4	Von Stralſund nach Barhöft	1	—	1	15	1	25	2	5	10 ſgr.	"
	5	Von Stralſund nach dem Ruden und Kl. Zicker	2	15	3	15	4	10	4	20	20 ſgr.	"
	6	Von Stralſund nach Greifswald und Putbus (Lauterbach)	2	5	3	—	4	—	4	10	10 ſgr.	"
Greifswald.	7	Von Greifswalder Wieck nach dem Ruden, Kl. Zicker, Putbus (Lauterbach) und Stralſund										
Kl. Zicker.	8	Von Kl. Zicker in See durchs Land-Tief	—	25	1	10	2	—	2	10	10 ſgr.	"
	9	Von Lankerbeck desgl. .	2	—	2	15	3	—	3	15	10 ſgr.	"
	10	Von Hagenſche Wieck desgl. .										
Ruden.	11	Aus der See durch das Oſier-Tief nach dem Ruden . . .	—	25	1	10	2	—	2	10	10 ſgr.	"
	12	Vom Ruden nach Stralſund . .	2	15	4	—	6	—	6	20	20 ſgr.	"
	13	dgl. " Greifswalder Wieck	2	15	3	15	4	12	4	23	11 ſgr.	"
	14	dgl. " Lankerbeck . .										
	15	dgl. " Hagenſche Wieck										
	16	dgl. " Putbus (Lauterbach . . .	2	15	3	15	5	—	6	—	20 ſgr.	"
	17	dgl. in See durchs Oſter-Tief . . .	—	25	1	10	2	—	2	10	10 ſgr.	"
	18	dgl. nach Peenemünder Schanze .										
Peenemünde.	19	Von Peenemünde nach d. Ruden										

Benennung der Lootsen-Stationen.	Laufende Nummer.	Bezeichnung der Begleitungsstrecken.	Für nebenbezeichnete Strecken wird entrichtet von Schiffen zu einer Tragfähigkeit								
			bis 10 Last incl.		von 11 bis incl. 20 Last		von 21 bis incl. 30 Last		von 31 bis incl. 40 Last		von 41 Last und darüber bis incl. 150 Last für jede folgende 10 Last
			Rtl.	sgr.	Rtl.	sgr.	Rtl.	sgr.	Rtl.	sgr.	
Mönchguth (Göhren, Lobbe und Thiessow.)	20	Aus der See durch das Wester-Tief oder Land-Tief nach dem Ruden	—	25	1	10	2	—	2	10	10 sgr. mehr.
	21	dgl. nach Stralsund . . .	3	15	5	15	7	10	8	—	20 sgr. "
	22	dgl. " Greifswalder Wieck	2	—	4	—	6	—	6	20	20 sgr. "
	23	dgl. " Putbus (Lauterbach) . . .									
	24	dgl. " Lankerbeck . . .	2	—	3	15	5	—	5	10	10 sgr. "
	25	dgl. " Hagensche Wieck									
Putbus (Lauterbach.)	26	Von Putbus (Lauterbach) nach Kl. Zicker, Ruden, Greifswalder Wieck und Stralsund . .	2	5	3	—	4	—	4	10	10 sgr. "

Anmerk. 1) Unter der Last ist die Preußische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.

2) Außer dem Lootsengelde bekommen die Lootsen, nachdem sie 2 Tage am Bord gewesen, für jeden Liegetag 12 Sgr.

3) Für Schiffe von mehr als 150 Last Tragfähigkeit sind die nämlichen Gebührensätze, wie für Schiffe von 141 bis 150 Last zu entrichten.

Sanssouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Graf v. Alvensleben.

Tarif,

nach welchem die Gebühren der Lootsen auf den Binnengewässern zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene zu entrichten sind.

Benennung der Lootsen-Stationen.	Laufende Nummer.	Bezeichnung der Begleitungsstrecken.	Für nebenbezeichnete Strecken wird entrichtet von Schiffen zu einer Tragfähigkeit									
			bis 10 Last incl.		von 11 bis incl. 20 Last		von 21 bis incl. 30 Last		von 31 bis incl. 40 Last		von 41 Last und darüber bis incl. 150 Last für jede folgende 10 Last	
			Rtl.	sgr.	Rtl.	sgr.	Rtl.	sgr.	Rtl.	sgr.		
Stettin.	1	Von Stettin nach Swinemünde, der Lootsenstation am kleinen Haff oder Ueckermünde . . .										
Swinemünde.	2	Von Swinemünde nach Stettin, der Station am kleinen Haff oder Ueckermünde . . .	2	—	3	—	3	15	4	—	15 sgr. mehr.	
Station am kleinen Haff.	3	Von der Station am kleinen Haff nach Stettin oder Swinemünde										
	4	desgl. nach Ueckermünde										
	5	desgl. nach Anklam . .										
Anklam.	6	Von Anklam nach der Station am kleinen Haff	1	15	2	10	3	—	3	10	10 sgr.	"
	7	desgl. nach Wolgast . .										
Wolgast.	8	Von Wolgast nach der Station am kleinen Haff oder	2	—	3	—	3	15	4	—	15 sgr.	"
		desgl. nach Peenemünde										
Peenemünde.	9	Von Peenemünde nach Wolgast	1	15	2	10	3	—	3	10	10 sgr.	"

Anmerk. 1) Unter der Last ist die Preußische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.

2) Die Lootsen zu Wolgast bekommen außer den vorstehenden Gebühren für jeden Liegetag 12 Sgr.

3) Für Schiffe von mehr als 150 Last Tragfähigkeit sind die nämlichen Gebührensätze, wie für Schiffe von 141 bis 150 Last zu entrichten.

Sanssouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Graf v. Alvensleben.

Hafengeld = Tarif

für den Hafen von Kolbergermünde.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslaft Tragfähigkeit:

1) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ladung	beim Eingange	10	Sgr.
	beim Ausgange	10	"
2) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ballaſt oder leer	beim Eingange	5	"
	beim Ausgange	5	"

Zuſätzliche Beſtimmungen.

1) So weit in dieſem Tarif und dem Anhange deſſelben die Schiffslaſt (Laſt) den Erhebungs-Maaßſtab bildet, iſt darunter überall die Preußiſche Schiffslaſt zu verſtehen;
2) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht überſteigt, zahlen das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballaſtſchiffe;
3) Fahrzeuge von Funfzehn Laſten Größe und darunter, imgleichen die mit Klafterholz ausgehenden Fahrzeuge zahlen nur die Hälfte des tarifmäßigen Hafengeldes;
4) Schiffe und Fahrzeuge, welche nicht in den Hafen einlaufen, ſondern auf der Rhede bleiben, entrichten:
   a) wenn ſie die Rhede wieder verlaſſen, ohne Ladung oder Ballaſt gelöſcht oder eingenommen, oder ihre Papiere im Hafen gewechſelt zu haben, kein Hafengeld;
   b) wenn ſie in dem Hafen ihre Papiere wechſeln, den Satz zu 2 mit 5 Sgr. einmal;
   c) wenn ſie löſchen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballaſt abgeſetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1 mit 10 Sgr. oder den Satz zu 2 mit 5 Sgr. einmal;
   d) wenn ſie löſchen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;
   e) wenn ſie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffs nicht überſteigt, abſetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1 mit 10 Sgr. einmal, vom übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts.
5) Wenn Schiffe auf der Rhede löſchen, ſo iſt nur von dieſen, nicht aber von den zum Löſchen benutzten Leichterfahrzeugen das Hafengeld zu erlegen, auch findet, wenn hiernächſt nach geſchehener Entlöſchung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung des Hafengeldes nicht Statt. Eben ſo iſt auch
6) wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu ent-

richten, wogegen die Leichter-Fahrzeuge gleichfalls von den Hafenabgaben frei bleiben;

7) Ausländiſche Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,
   a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen ein beſonderer Vertrag nicht beſteht, oder
   b) welche ihrerſeits nicht etwa aus anderer Veranlaſſung die Preußiſchen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen behandeln,

haben das Hafengeld, und die in dem Anhange zu dieſem Tarife enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen, auch

8) neben dem Hafengelde das durch die Kabinets-Ordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinaire Flaggengeld zu entrichten.

Daſſelbe beträgt für die Schiffslaſt Tragfähigkeit

1) von Schiffen mit Ladung . . { beim Eingange 2 Rthlr. / beim Ausgange 1 „
2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theile ihrer Laſtengröße oder weniger beladen ſind, { beim Eingange 1 Rthlr. / beim Ausgange — „ 15 Sgr.
3) von Schiffen mit Ballaſt . . . . . Nichts.

9) Neben dem Hafengelde, unter welchem die Gebühren der Lootſen für das Auf- und Abbringen der Schiffe auf die Rhede und von derſelben, oder für das Ein- und Ausbringen in den Hafen und aus demſelben, mit begriffen ſind, kommen bedingungsweiſe nur noch das vorſtehend unter No. 8. aufgeführte extraordinaire Flaggengeld, und die im Anhange zu dieſem Tarif feſtgeſetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung.

Außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten Anſtalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder dem Lootſen-Perſonale, noch den Hafen-Beamten, oder den Steuer-, Polizei- und Ballaſt-Offizianten, unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Vergütung zu entrichten, ſondern es iſt den Schiffern ſogar ausdrücklich unterſagt, Einem dieſer Beamten auch nur das geringſte Geſchenk für die Ausübung ſeines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein ſolches Anerbieten nach den beſtehenden Landesgeſetzen beſtraft und das Geſchenk außerdem zur Armen-Kaſſe eingezogen werden ſoll.

Wenn Einer der vorſtehend erwähnten Beamten es ſich beikommen laſſen ſollte, unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, ſo iſt der Schiffer verpflichtet, ſolches der Polizeibehörde oder dem Ober-Zollinſpektor in Kolberg anzuzeigen.

Sollte ſich in beſonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden,

den Lootſen ſeine Dankbarkeit für die ihm geleiſteten außerordentlichen Dienſte zu bezeigen, ſo darf derſelbe das Geſchenk nur unter Vorwiſſen und mit Genehmigung der Polizeibehörde oder des Haupt-Zollamts aushändigen.

Befreiungen.

1) Schiffe und Fahrzeuge, welche den Nothhafen ſuchen, d. h. ſolche, die an der Fortſetzung ihrer Reiſe durch erlittene Beſchädigung oder andere, auf Erfordern näher nachzuweiſende, Unglücksfälle verhindert werden, und in den Hafen einlaufen, bleiben von der Entrichtung der Hafenabgaben befreit, wenn ſie den Hafen ſeewärts wieder verlaſſen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweiſe gelöſcht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechſelt zu haben.

   Unter den nämlichen Bedingungen wird dieſe Befreiung denjenigen Schiffen und Fahrzeugen zugeſtanden, welche, nachdem ſie aus dem Hafen von Kolbergermünde ausgelaufen ſind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwiſchenzeit einen anderen Hafen berührt zu haben.

2) Schiffe und Fahrzeuge, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren, und keine Beiladung von andern Gegenſtänden haben, ſind vom Hafengelde befreit.

3) Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fiſcherei benutzt werden.

Strafbeſtimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Entrichtung der Hafenabgaben auf irgend eine Weiſe zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.

2) Widerſetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Geſetzen beſtraft.

Anhang

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen von Kolbergermünde,
enthaltend:
die Abgaben für Benutzung beſonderer Anſtalten.

Es wird entrichtet:

I. für Benutzung des Winter-Hafens von allen Schiffen und Fahrzeugen

von	10	Laſt	und	darüber	. . .	1	Rthlr.
=	20	=	=	=	. . .	2	=
=	40	=	=	=	. . .	3	=
=	60	=	=	=	. . .	4	=

II. Für Benutzung der, der Stadtgemeinde von Kolberg gehörigen Schiffsbauſtelle zu Kolbergermünde iſt, wenn ein Schiff oder Fahrzeug daſelbſt neu erbaut wird, die Vergütung an die Kämmerei zu Kolberg nach beſonderer Uebereinkunft zu entrichten.

III. Für Benutzung der Prahmboote, welche von mehreren Einwohnern von Kolbergermünde unterhalten werden, um Schiffe auf der Rhede zu entlöſchen oder zu beladen, oder ihnen Ballaſt zuzuführen, iſt der Prahmlohn nach beſonderer Uebereinkunft mit den Eigenthümern zu entrichten. Ein Zwang, ſich der Prahmboote zu bedienen, findet jedoch in keiner Art Statt.

IV. Für das Löſchen oder Einnehmen von Ballaſt an den dazu beſtimmten, zum Hafen gehörigen Plätzen wird nichts entrichtet; geſchieht ſolches aber an dem der Stadtgemeinde von Kolberg gehörigen Grunde, ſo iſt wegen der dafür zu entrichtenden Vergütung beſondere Uebereinkunft zu treffen.

V. An Lootſengebühren.

Wegen dieſer Gebühren wird auf die 9te zuſätzliche Beſtimmung des Haupttarifs mit dem Hinzufügen verwieſen, daß die gewöhnlichen Dienſte der Lootſen, wofür die Gebühr unter dem Hafengeld begriffen iſt, und wofür dieſelben daher vom Schiffer nicht noch beſonders etwas fordern dürfen, erſt dann als vollendet angeſehen werden, wenn eingehende Schiffe in den Hafen geführt und an der ihnen beſtimmten Stelle befeſtigt, ausgehende Schiffe aber von der Rhede abgebracht ſind. In den nachſtehend bezeichneten Fällen, wo den Schiffern von den Lootſen beſondere Dienſte, welche nicht zu den Amtsverrichtungen der Letztern gehören, geleiſtet oder beſorgt werden, iſt es dieſen geſtattet, die dafür nachſtehend feſtgeſetzte Entſchädigung zu fordern:

1) für das Bugſiren eines Schiffes von der Rhede in den Hafen, oder aus dem Hafen nach der Rhede, für jeden Mann, mit welchem das dazu angewendete Boot beſetzt iſt, 5 Sgr.

2) für das Warpen eines Schiffes für die Weite einer Kabeltaulänge von 120 Faden
   a) wenn die Lootſen Anker und Tau geben . . 1 Rthlr. 15 Sgr.
   b) wenn der Schiffer ſelbſt Anker und Tau giebt 1 " — "

3) für das Einwinden eines Schiffes in den Hafen, einſchließlich des Entgegenbringens des Hafentaues 1 " — "

4) für das Ziehen eines Schiffes von der Moolenſpitze bis zu ſeiner Lagerſtelle, oder umgekehrt, mittelſt der vom Schiffe aus gereichten Leine

für ein Schiff von 10	bis	15	Laſt	Tragfähigkeit	. .	4	Sgr.
" " " über 15	"	20	"	"	. .	7	"
" " " " 20	"	25	"	"	. .	10	"

für ein Schiff über 25 bis 40 Laſt Tragfähigkeit . . 15 Sgr.
" " " " 40 " 70 " " . . 18 "
" " " " 70 " 100 " " . . 20 "
" " " " 100 " " . . 1 Rthlr.

5) für das Einziehen eines Bootes in den Hafen mittelſt der von der Moolenſpitze aus zugeworfenen Leine
für ein beladenes Boot . . . . . 5 Sgr.
" " unbeladenes " . . . . . 2 " 6 Pf.

6) für das Bergen von Ankern und zwar:

für ein Schiff Tragfähigkeit	des großen Ankers mit Boye	des großen Ankers ohne Boye	des täglichen Ankers mit Boye	des täglichen Ankers ohne Boye
von 8 bis 30 Laſt	3 Rthlr.	5 Rthlr.	2 Rthlr.	4 Rthlr.
" 30 " 50 "	4 "	6 "	3 "	5 "
" 50 " 100 "	5 "	7 "	4 "	6 "
" 100 " 200 "	7 "	9 "	6 "	8 "
über 200 "	10 "	12 "	8 "	10 "

Sollten Toy- oder Warp-Anker verloren gehen, ſo wird für das Bergen derſelben für jeden Anker Ein Thaler bezahlt.

Anmerkung. Es ſteht jedem Schiffer frei, ob er die vorbemerkten Dienſtleiſtungen zu 1 bis 6 von den Lootſen beſorgen laſſen, oder ſich dazu ſeiner eigenen Mannſchaft, oder ſonſtiger beliebiger Hülfe bedienen will. Die oben beſtimmten Gebühren zu 1 bis 6 ſind daher nur zu entrichten, wenn die Dienſtleiſtungen auf Verlangen von den Lootſen verrichtet oder beſorgt worden ſind, welche dann, außer den obigen Sätzen, für die nöthigen Mannſchaften und Geräthſchaften eine weitere Vergütigung nicht fordern dürfen.

7) für jede beſondere Fahrt, welche auf Verlangen von den Lootſen nach dem Schiffe gemacht wird,
a) wenn das Schiff ſich auf der Rhede befindet,
bei einfacher Bemannung des Lootſenbootes 20 Sgr.
bei doppelter Bemannung . . . . . 1 Rthlr. 10 "
b) wenn die Fahrt über die Rhede hinaus auf die hohe See geht,
bei einfacher Bemannung des Lootſenbootes 1 Rthlr.
bei doppelter Bemannung . . . . . 2 "

Anmerkung. Für die Fahrten, welche Behufs des Auf- und Abbringens der Schiffe auf die Rhede und von derſelben, ſo wie des Ein- und Ausbringens in den Hafen und aus demſelben, oder bei Gelegenheit der oben zu 1 bis 6 gedachten Dienſtleiſtungen von den Lootſen gemacht werden, ſind weder die Sätze zu a und b, noch ſonſtige Gebühren zu entrichten.

8) für die Begleitung des Schiffes über die Rhede hinaus, ſofern

der Lootſe ohne ſeine Schuld länger als 24 Stunden auf dem Schiffe verweilen muß, für jede folgenden 24 Stunden 1 Rthlr.

Anmerkung. Dieſer Satz iſt auch dann zu entrichten, wenn der längere Aufenthalt einen Zeitraum von 24 Stunden nicht erreicht.

Sansſouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.
Graf v. Alvensleben.

Hafengeld-Tarif
für den Hafen von Stolpmünde.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslaſt Tragfähigkeit:

1)	von Schiffen und Fahrzeugen mit Ladung	beim Eingange	10 Sgr.
		beim Ausgange	10 "
2)	von Schiffen und Fahrzeugen mit Ballaſt oder leer	beim Eingange	5 "
		beim Ausgange	5 "

Zuſätzliche Beſtimmungen.

1) So weit in dieſem Tarif und dem Anhange deſſelben die Schiffslaſt (Laſt) den Erhebungs-Maaßſtab bildet, iſt darunter überall die Preußiſche Schiffslaſt zu Viertauſend Pfunden zu verſtehen.
2) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den 4ten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht überſteigt, zahlen das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballaſtſchiffe.
3) Fahrzeuge von Funfzehn Laſten Größe und darunter, imgleichen die mit Klafterholz ausgehenden Fahrzeuge, zahlen nur die Hälfte des tarifmäßigen Hafengeldes.
4) Schiffe und Fahrzeuge, welche nicht in den Hafen einlaufen, ſondern auf der Rhede bleiben, entrichten:
   a) wenn ſie die Rhede wieder verlaſſen, ohne Ladung oder Ballaſt gelöſcht oder eingenommen, oder ihre Papiere im Hafen gewechſelt zu haben, kein Hafengeld;
   b) wenn ſie in dem Hafen ihre Papiere wechſeln, den Satz zu 2. mit 5 Sgr. einmal;
   c) wenn ſie löſchen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballaſt abgeſetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1. mit 10 Sgr. oder den Satz zu 2. mit 5 Sgr. einmal;
   d) wenn ſie löſchen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;
   e) wenn ſie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffes nicht überſteigt, abſetzen, oder einnehmen, von der Beiladung den Satz

zu 1. mit 10 Sgr. einmal, vom übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts.

5) Wenn Schiffe auf der Rhede löſchen, ſo iſt nur von dieſen, nicht aber von den zum Löſchen benutzten Leichter-Fahrzeugen das Hafengeld zu erlegen; auch findet, wenn hiernächſt nach geſchehener Entlöſchung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung des Hafengeldes nicht Statt. Eben ſo iſt auch

6) wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu entrichten; wogegen die Leichter-Fahrzeuge gleichfalls von den Hafenabgaben frei bleiben.

7) Ausländiſche Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,

a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen ein beſonderer Vertrag nicht beſteht, oder

b) welche ihrerſeits nicht etwa aus anderer Veranlaſſung die Preußiſchen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen behandeln,

haben das Hafengeld und die in dem Anhange zu dieſem Tarife enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen, auch

8) neben dem Hafengelde das durch die Kabinetsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinaire Flaggengeld zu entrichten.

Daſſelbe beträgt für die Schiffslaſt Tragfähigkeit:

1) von Schiffen mit Ladung . .	beim Eingange	2 Rthlr.	
	beim Ausgange	1	"
2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theile ihrer Laſtengröße oder weniger beladen ſind,	beim Eingange	1	"
	beim Ausgange	—	" 15 Sgr.
3) von Schiffen mit Ballaſt		Nichts.	

9) Neben dem Hafengelde, unter welchem die Gebühren der Lootſen für das Auf- und Abbringen der Schiffe auf die Rhede und von derſelben, oder für das Ein- und Ausbringen in den Hafen und aus demſelben mitbegriffen ſind, kommen bedingungsweiſe nur noch das vorſtehend unter Nr. 8. aufgeführte extraordinaire Flaggengeld und die im Anhange zu dieſem Tarif feſtgeſetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung.

Außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten Anſtalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder dem Lootſen-Perſonale, noch den Hafenbeamten, oder den Steuerpolizei- und Ballaſt-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Vergütung zu entrichten, ſondern es iſt den Schiffern ſogar ausdrücklich unterſagt, Einem dieſer Beamten auch nur

das geringſte Geſchenk für die Ausübung ſeines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein ſolches Anerbieten nach den beſtehenden Landesgeſetzen beſtraft und das Geſchenk außerdem zur Armenkaſſe eingezogen werden ſoll.

Wenn Einer der vorſtehend erwähnten Beamten es ſich beikommen laſſen ſollte, unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, ſo iſt der Schiffer verpflichtet, ſolches der Polizeibehörde oder dem Ober-Zollinſpektor in Stolp anzuzeigen.

Sollte ſich in beſonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootſen ſeine Dankbarkeit für die ihm geleiſteten außerordentlichen Dienſte zu bezeigen, ſo darf derſelbe das Geſchenk nur unter Vorwiſſen und mit Genehmigung der Polizeibehörde oder des Haupt-Zollamts aushändigen.

Befreiungen.

1) Schiffe und Fahrzeuge, welche den Nothhafen ſuchen, d. h. ſolche, die an der Fortſetzung ihrer Reiſe durch erlittene Beſchädigung oder andere auf Erfordern näher nachzuweiſende Unglücksfalle verhindert werden und in den Hafen einlaufen, bleiben von der Entrichtung der Hafenabgaben befreit, wenn ſie den Hafen ſeewärts wieder verlaſſen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweiſe gelöſcht oder Ladung eingenommen oder ihre Papiere gewechſelt zu haben.

   Unter den nämlichen Bedingungen wird dieſe Befreiung denjenigen Schiffen und Fahrzeugen zugeſtanden, welche, nachdem ſie aus dem Hafen von Stolpmünde ausgelaufen ſind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwiſchenzeit einen andern Hafen berührt zu haben.
2) Schiffe und Fahrzeuge, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren und keine Beiladung von andern Gegenſtänden haben, ſind vom Hafengelde befreit.
3) Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fiſcherei benutzt werden.

Strafbeſtimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Entrichtung der Hafenabgaben auf irgend eine Weiſe zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
2) Widerſetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Geſetzen beſtraft.

Anhang

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen von Stolpmünde,
enthaltend:
die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten.

Es wird entrichtet:

I. für Benutzung des Winterhafens von allen Schiffen und Fahrzeugen
von 10 Last und darüber . . . 1 Rthlr.
" 20 " " " . . . 2 "
" 40 " " " . . . 3 "
" 60 " " " . . . 4 "

II. Für Benutzung der, der Stadtgemeinde zu Stolp gehörigen Schiffbaustelle zu Stolpmünde ist, wenn ein Schiff oder Fahrzeug daselbst neu erbaut wird, die Vergütigung an die Kämmerei zu Stolp nach besonderer Uebereinkunft zu entrichten.

III. Für Benutzung der Prahmboote, welche von mehreren Einwohnern von Stolpmünde unterhalten werden, um Schiffe auf der Rhede zu entlöschen, zu beladen, oder ihnen Ballast zuzuführen, ist der Prahmlohn nach Maaßgabe der bestehenden besonderen Prahmordnung zu entrichten. Ein Zwang, sich der Prahmboote zu bedienen, findet jedoch in keiner Art Statt.

IV. Für das Löschen oder Einnehmen an Ballast an den dazu bestimmten Plätzen wird nichts entrichtet.

V. An Lootsen-Gebühren.

Wegen dieser Gebühren wird auf die 9te zusätzliche Bestimmung des Haupttarifs mit dem Hinzufügen verwiesen, daß die gewöhnlichen Dienste der Lootsen, wofür die Gebühr unter dem Hafengelde begriffen ist, und wofür dieselben daher vom Schiffer nicht noch besonders etwas fordern dürfen, erst dann als vollendet angesehen werden, wenn eingehende Schiffe in den Hafen geführt und an der ihnen bestimmten Stelle befestigt, ausgehende aber von der Rhede abgebracht sind. In den nachstehend bezeichneten Fällen, wo den Schiffern von den Lootsen besondere Dienste, welche nicht zu den Amtsverrichtungen der Letzteren gehören, geleistet oder besorgt werden, ist es diesen gestattet, die dafür nachstehend festgesetzte Entschädigung zu fordern:

1) für das Bugsiren eines Schiffes von der Rhede in den Hafen, oder aus dem Hafen nach der Rhede, für jeden Mann, mit welchem das dazu angewendete Boot besetzt ist 5 Sgr.
2) für das Warpen eines Schiffes für die Weite einer Kabeltau-Länge von 120 Faden:
   a) wenn die Lootsen Anker und Tau geben . . . . . 25 "
   b) wenn der Schiffer selbst Anker und Tau giebt . . 15 "

3) für das Einwinden eines Schiffes in den Hafen, einschließlich des Entgegenbringens des Hafentaues . . . . . 1 Rthlr.

3) für das Ziehen eines Schiffes von der Moolenspitze bis zu seiner Lagerstelle oder umgekehrt mittelst der vom Schiffe aus gereichten Leine:

für ein Schiff	von	10	bis	15	Last	Tragfähigkeit		4	Sgr.
" " "	über	15	"	20	"	"		7	"
" " "	"	20	"	25	"	"		10	"
" " "	"	25	"	40	"	"		15	"
" " "	"	40	"	70	"	"		18	"
" " "	"	70	"	100	"	"		20	"
" " "	"	100	. . . . .		"	"		1	Rthlr.

5) für das Einziehen eines Bootes in den Hafen mittelst der von der Moolenspitze aus zugeworfenen Leine

für ein beladenes Boot . . . . . 5 Sgr.
" " unbeladenes " . . . . . 2 " 6 Pf.

6) für das Bergen von Ankern, und zwar:

für ein Schiff Tragfähigkeit	des großen Ankers mit Boye	des großen Ankers ohne Boye	des täglichen Ankers mit Boye	des täglichen Ankers ohne Boye
von 8 bis 30 Last	3 Rthlr.	5 Rthlr.	2 Rthlr.	4 Rthlr.
" 30 " 50 "	4 "	6 "	3 "	5 "
" 50 " 100 "	5 "	7 "	4 "	6 "
" 100 " 200 "	7 "	9 "	6 "	8 "
über 200 . . . . . "	10 "	12 "	8 "	10 "

Sollten Toy- oder Warp-Anker verloren gehen, so wird für das Bergen derselben für jeden Anker 1 Rthlr. bezahlt.

Anmerkung. Es steht jedem Schiffer frei, ob er die vorbemerkten Dienstleistungen zu 1. bis 6. von den Lootsen besorgen lassen oder sich dazu seiner eigenen Mannschaft oder sonstiger beliebiger Hülfe bedienen will.

Die oben bestimmten Gebühren zu 1. bis 6. sind daher nur zu entrichten, wenn die Dienstleistungen auf Verlangen von den Lootsen verrichtet oder besorgt worden sind, welche dann, außer den obigen Sätzen für die nöthigen Mannschaften und Geräthschaften, eine weitere Vergütigung nicht fordern dürfen.

7) für jede besondere Fahrt, welche auf Verlangen von den Lootsen nach dem Schiffe gemacht wird:

a) wenn das Schiff sich auf der Rhede befindet,
bei einfacher Bemannung des Lootsenbootes . . . . . 20 Sgr.
bei doppelter Bemannung . . . . . 1 Rthlr. 10 "

b) wenn die Fahrt über die Rhede hinaus auf die hohe See geht,
bei einfacher Bemannung des Lootsenbootes . . . . . 1 Rthlr.
bei doppelter Bemannung . . . . . 2 "

Anmerkung. Für die Fahrten, welche Behufs des Auf- und Abbringens der Schiffe auf die Rhede und von derſelben, ſo wie des Ein- und Ausbringens in den Hafen und aus demſelben, oder bei Gelegenheit der oben zu 1. bis 6. gedachten Dienſtleiſtungen von den Lootſen gemacht werden, ſind weder die Sätze zu a. und b., noch ſonſtige Gebühren zu entrichten.

8) für die Begleitung des Schiffes über die Rhede hinaus, ſofern der Lootſe ohne ſeine Schuld länger als 24 Stunden auf dem Schiffe verweilen muß, für jede folgenden 24 Stunden . . . . . 1 Rthlr.

Anmerkung. Dieſer Satz iſt auch dann zu entrichten, wenn der längere Aufenthalt einen Zeitraum von 24 Stunden nicht erreicht.

Sansſouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.
Graf v. Alvensleben.

Hafengeld-Tarif

für den Hafen von Rügenwaldermünde.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslaft Tragfähigkeit:

1) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ladung	beim Eingange . .	10	Sgr.
	beim Ausgange . .	10	-
2) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ballaſt	beim Eingange . .	5	-
	beim Ausgange . .	5	-

Zuſätzliche Beſtimmungen.

1) So weit in dieſem Tarif und dem Anhange deſſelben die Schiffslaſt (Laſt) den Erhebungs-Maaßſtab bildet, iſt darunter überall die Preußiſche Schiffslaſt zu Viertauſend Pfunden zu verſtehen.
2) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht überſteigt, zahlen das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballaſtſchiffe.
3) Fahrzeuge von Funfzehn Laſten Größe und darunter, imgleichen die mit Klafterholz ausgehenden Fahrzeuge zahlen nur die Hälfte des tarifmäßigen Hafengeldes.
4) Schiffe und Fahrzeuge, welche nicht in den Hafen einlaufen, ſondern auf der Rhede bleiben, entrichten:
   a) wenn ſie die Rhede wieder verlaſſen, ohne Ladung oder Ballaſt gelöſcht oder eingenommen, oder ihre Papiere im Hafen gewechſelt zu haben, kein Hafengeld;

b) wenn sie in dem Hafen ihre Papiere wechseln, den Satz zu 2. mit 5 Sgr. einmal;

c) wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1. mit 10 Sgr. oder den Satz zu 2. mit 5 Sgr. einmal;

d) wenn sie löschen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;

e) wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffes nicht übersteigt, absetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1. mit 10 Sgr. einmal, vom übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts.

5) Wenn Schiffe auf der Rhede löschen, so ist nur von diesen, nicht aber von den zum Löschen benutzten Leichterfahrzeugen das Hafengeld zu erlegen, auch findet, wenn hiernächst nach geschehener Entlöschung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung der Hafengeldes nicht Statt. Eben so ist auch

6) wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu entrichten; wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls von den Hafenabgaben frei bleiben.

7) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,

a) mit welchen, wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen, ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder

b) welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preußischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,

haben das Hafengeld und die in dem Anhange zu diesem Tarif enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen; auch

8) neben dem Hafengelde das durch die Kabinetsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinaire Flaggengeld zu entrichten.

Dasselbe beträgt für die Schiffslast Tragfähigkeit:

1) von Schiffen mit Ladung . . .	beim Eingange	2 Rthlr.	
	beim Ausgange	1	"
2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Lastengröße oder weniger beladen sind,	beim Eingange	1	"
	beim Ausgange	—	" 15 Sgr.
3) von Schiffen mit Ballast		Nichts.	

9) Neben dem Hafengelde, unter welchem die Gebühren der Lootsen für das Auf- und Abbringen der Schiffe auf die Rhede und von derselben, oder für das Ein- und Ausbringen in den Hafen und aus demselben mitbegriffen sind, kommen bedingungsweise nur noch das vorstehend unter Nr. 8. aufgeführte extraordinaire Flaggengeld

und die im Anhang zu diesem Tarif festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung.

Außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauch gewidmeten Anstalt gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder dem Lootsenpersonale noch den Hafenbeamten oder den Steuer-, Polizei- und Ballast-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Vergütung zu entrichten, sondern es ist den Schiffern sogar ausdrücklich untersagt, Einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur Armenkasse eingezogen werden soll.

Wenn einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, solches der Polizeibehörde oder dem Ober-Zollinspektor zu Rügenwalde anzuzeigen.

Sollte sich in besondern Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootsen seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung der Polizeibehörde oder des Haupt-Zollamts aushändigen.

Befreiungen.

1) Schiffe und Fahrzeuge, welche den Nothhafen suchen, d. h. solche, die an der Fortsetzung ihrer Reise durch erlittene Beschädigung oder andere, auf Erfordern näher nachzuweisende Unglücksfälle verhindert werden, und in den Hafen einlaufen, bleiben von der Entrichtung der Hafen-Abgaben befreit, wenn sie den Hafen seewärts wieder verlassen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweise gelöscht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechselt zu haben.

   Unter den nämlichen Bedingungen wird diese Befreiung auch denjenigen Schiffen und Fahrzeugen zugestanden, welche, nachdem sie aus dem Hafen von Rugenwaldermünde ausgelaufen sind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwischenzeit einen andern Hafen berührt zu haben.

2) Schiffe und Fahrzeuge, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren und keine Beiladung von anderen Gegenständen haben, sind vom Hafengelde befreit.

3) Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden.

Strafbestimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Entrichtung des Hafengeldes auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
2) Widersetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

Anhang

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen von Rügenwaldermünde, enthaltend:
die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten.

Es wird entrichtet:

I. für Benutzung des Winterhafens, von allen Schiffen und Fahrzeugen

von 10 Last	und darüber	...	1 Rthlr.
- 20 -	-	...	2 -
- 40 -	-	...	3 -
- 60 -	-	...	4 -

II. Für Benutzung der Schiffbauplätze ist, da solche sämmtlich Privatpersonen gehören, die Vergütung nach besonderer Uebereinkunft mit den Eigenthümern zu entrichten.

III. Für Benutzung der Prahmboote, welche von mehreren Einwohnern von Rügenwaldermünde unterhalten werden, um Schiffe auf der Rhede zu entlöschen oder zu beladen oder ihnen Ballast zuzuführen, ist der Prahmlohn nach besonderer Uebereinkunft mit den Eigenthümern zu entrichten. Ein Zwang, sich der Prahmboote zu bedienen, findet jedoch in keiner Art statt.

IV. Für das Löschen oder Einnehmen von Ballast an den dazu bestimmten zum Hafen gehörigen Plätzen wird nichts entrichtet; geschieht solches aber an dem der Stadtgemeine von Rügenwalde gehörigen Grunde oder an Privatgrundstücken, so ist wegen der dafür zu entrichtenden Vergütung besondere Uebereinkunft zu treffen.

V. Für das Aufziehen der Hafenbrücke zum Durchlaß der Schiffe oder Fahrzeuge wird entrichtet:

für ein Schiff oder Fahrzeug

über 20 Last	Tragfähigkeit	....	5 Sgr.
bis 20 -	-	....	2 - 6 Pf.

VI. An Lootsengebühren.

Wegen dieser Gebühren wird auf die 9te zusätzliche Bestimmung des Haupttarifs mit dem Hinzufügen verwiesen, daß die gewöhnlichen Dienste der Lootsen, wofür die Gebühr unter dem Hafengelde begriffen

iſt und wofür dieſelben daher vom Schiffer nicht noch beſonders etwas fordern dürfen, erſt dann als vollendet angeſehen werden, wenn eingehende Schiffe in den Hafen geführt und an der ihnen beſtimmten Stelle befeſtigt, ausgehende Schiffe aber von der Rhede abgebracht ſind. In den nachſtehend bezeichneten Fällen, wo den Schiffern von den Lootſen beſondere Dienſte, welche nicht zu den Amtsverrichtungen der letztern gehören, geleiſtet oder beſorgt werden, iſt es dieſen geſtattet, die dafür nachſtehend feſtgeſetzte Entſchädigung zu fordern:

1) für das Bugſiren eines Schiffes von der Rhede in den Hafen, oder aus dem Hafen nach der Rhede, für jeden Mann, mit welchem das dazu angewendete Boot beſetzt iſt, . . — Rthlr. 5 Sgr.

2) für das Warpen eines Schiffes für die Weite einer Kabeltaulänge von 120 Faden
   a) wenn die Lootſen Anker und Tau geben . — " 25 "
   b) wenn der Schiffer ſelbſt Anker und Tau giebt — " 15 "

3) für das Einwinden eines Schiffes in den Hafen einſchließlich des Entgegenbringens des Hafentaues . . . . . 1 " — "

4) für das Ziehen eines Schiffes von der Moolenſpitze bis zu ſeiner Lagerſtelle, oder umgekehrt, mittelſt der vom Schiffe aus gereichten Leine

für ein Schiff von	10	bis	15	Laſt Tragfähigkeit	— " 4 "
" " "	über 15	"	20	" "	— " 7 "
" " "	" 20	"	25	" "	— " 10 "
" " "	" 25	"	40	" "	— " 15 "
" " "	" 40	"	70	" "	— " 18 "
" " "	" 70	"	100	" "	— " 20 "
" " "	" 100			" "	1 " — "

5) für das Einziehen eines Bootes in den Hafen mittelſt der von der Moolenſpitze aus zugeworfenen Leine
   für ein beladenes Boot . . . . . 5 Sgr. — Pf.
   für ein unbeladenes Boot . . . . . 2 " 6 "

6) für das Bergen von Ankern und zwar:

für ein Schiff Tragfähigkeit			des großen Ankers		des täglichen Ankers	
			mit Boye	ohne Boye	mit Boye	ohne Boye
von	8 bis	30 Laſt	3 Rthlr.	5 Rthlr.	2 Rthlr.	4 Rthlr.
"	30 "	50 "	4 "	6 "	3 "	5 "
"	50 "	100 "	5 "	7 "	4 "	6 "
"	100 "	200 "	7 "	9 "	6 "	8 "
über	200	"	10 "	12 "	8 "	10 "

Sollten Toy- oder Warp-Anker verloren gehen, ſo wird für das Bergen derſelben für jeden Anker Ein Thaler bezahlt.

Anmerkung. Es ſteht jedem Schiffer frei, ob er die vorbemerkten

Dienſtleiſtungen zu 1. bis 6. von den Lootſen beſorgen laſſen, oder ſich dazu ſeiner eigenen Mannſchaft oder ſonſtiger beliebiger Hülfe bedienen will. Die oben beſtimmten Gebühren zu 1. bis 6. ſind daher nur zu entrichten, wenn die Dienſtleiſtungen auf Verlangen von den Lootſen verrichtet oder beſorgt worden ſind, welche dann außer den obigen Sätzen für die nöthigen Mannſchaften und Geräthſchaften eine weitere Vergütigung nicht fordern dürfen.

7) für jede beſondere Fahrt, welche auf Verlangen von den Lootſen nach dem Schiffe gemacht wird:

a) wenn das Schiff ſich auf der Rhede befindet:

bei einfacher Bemannung des Lootſenbootes	—	Rthlr.	20 Sgr.
bei doppelter Bemannung	1	"	10 "

b) wenn die Fahrt über die Rhede hinaus auf die hohe See geht:

bei einfacher Bemannung des Lootſenbootes	1	"	— "
bei doppelter Bemannung	2	"	— "

Anmerkung. Für die Fahrten, welche Behufs des Auf- und Abbringens der Schiffe auf die Rhede und von derſelben, ſo wie des Ein- und Ausbringens in den Hafen und aus demſelben, oder bei Gelegenheit der oben zu 1. bis 6. gedachten Dienſtleiſtungen, von den Lootſen gemacht werden, ſind weder die Sätze zu a. und b. noch ſonſtige Gebühren zu entrichten.

8) für die Begleitung des Schiffes über die Rhede hinaus, inſofern der Lootſe ohne ſeine Schuld länger als 24 Stunden auf dem Schiffe verweilen muß, für jede folgenden 24 Stunden 1 Rthlr.

Anmerkung. Dieſer Satz iſt auch dann zu entrichten, wenn der längere Aufenthalt einen Zeitraum von 24 Stunden nicht erreicht.

Sansſouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Graf v. Alvensleben.

Nr. 6.

Allerhöchste Kabinetsordre vom 29. Dezember 1843, die Ergänzungen der unterm 24. Oktober 1840 ergangenen Tarife betreffend, nach welchen die Gebühren der Lootsen in den Gewässern zwischen Pommern und Rügen und auf den Binnengewässern zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene zu entrichten sind.

Nach Ihrem Berichte vom 18. v. M. erkläre Ich Mich mit den vorgeschlagenen Ergänzungen der unterm 24. Oktober 1840 von Mir genehmigten Tarife, nach welchen die Gebühren der Lootsen:

a) in den Gewässern zwischen Pommern und Rügen, und
b) auf den Binnengewässern zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene,

zu entrichten sind (Gesetz-Sammlung für 1840. Seite 347—349), dahin einverstanden, daß:

1) bei der Lootsenstation am Ruden für die Begleitung der Schiffe von dort in See durch das Wester- oder das Landtief der unter Nr. 17. des Tarifs ad a. für die Fahrt vom Ruden in See durch's Ostertief bestimmte Gebührensatz;
2) bei der Lootsenstation am kleinen Haff für die Begleitung der Schiffe von dort nach Wolgast der für diese Begleitungsstrecke bei der Station Wolgast unter Nr. 8. des Tarifs ad b. bestimmte Gebührensatz, und für die Begleitung der Schiffe blos von der Haff-Tonne bei Westklüne bis nach Anklamer Fähre, oder umgekehrt, die Hälfte des unter Nr. 4. desselben Tarifs bestimmten Satzes; und endlich
3) bei der Station Wolgast für die Begleitung der Schiffe von Wolgast nach Anklam der für diese Strecke bei der Station Anklam unter Nr. 7. des Tarifs ad b. angegebene Satz,

erhoben werden soll.

Zugleich will Ich in Betreff der Lootsengebührentarife, welche in den Anhängen zu den Hafengeldtarifen für Colbergermünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde vom 24. Oktober 1840 sub Nr. 5. enthalten sind (Gesetz-Sammlung für 1840. Seite 353. 358. 364), hierdurch bestimmen, daß:

zu 4. der für das Ziehen eines Schiffes von der Moolenspitze bis zu seiner Lagerstelle, oder umgekehrt, für Schiffe von 10 bis 15 Last Tragfähigkeit bestimmte Gebührensatz von 4 Sgr. auch bei Fahrzeugen unter 10 Last Tragfähigkeit anzuwenden ist;

zu 5. für den Satz von resp. 5 Sgr. oder 2 Sgr. 6 Pf., welcher für das Einziehen eines Boots in den Hafen festgesetzt worden, das Boot auf Verlangen nicht blos in den Hafen hinein, sondern auch, ohne eine besondere Gebühr, bis znm Lagerplatze gezogen werden muß, und daß:

zu 6. für das Bergen von Ankern für Fahrzeuge nnter 8 Last Tragfähigkeit, wenn der Anker nicht blos in einem Toy- oder Warp-Anker besteht, der für Schiffe von 8 bis 30 Last Tragfähigkeit bestimmte Satz von resp. 2 Thaler und 4 Thaler gelten soll.

Sie haben diese Ergänzungen der Tarife vom 24. Oktober 1840 durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen.

Berlin, den 29. Dezember 1843.

Friedrich Wilhelm.

An
den Staats- und Finanzminister
v. Bodelschwingh.

Nr. 7.

Allerhöchste Kabinetsordre vom 19. April 1844, den Tarif zur Erhebung der Hafengelder, der Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und der Gebühren für gewisse Leistungen in dem Hafen von Memel betreffend.

Auf Ihren Bericht vom 27. Februar c. habe Ich den anliegenden Tarif zur Erhebung der Hafengelder, der Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und der Gebühren für gewisse Leistungen in dem Hafen zu Memel genehmigt und vollzogen, und beauftrage Sie, denselben nebst dieser Ordre durch die Gesetzsammlung zur öffentlichen Kenntniß und vom 1. Juli d. J. ab, mit welchem Tage die Erhebung des Dangezolles und des Baumgeldes gänzlich aufhört, zur Anwendung zu bringen. — Der Tarif nebst seinen Anhängen soll bis zum 1. Januar 1849 gültig bleiben, gegen Ablauf des Jahres 1848 aber einer Revision unterworfen werden. Zu dem Ende sind die dabei betheiligten städtischen und kaufmännischen Korporationen verbunden, nach näherer Anweisung der Regierung zu Königsberg über die Einnahmen und Ausgaben genaue und übersichtliche Rechnungen führen zu lassen

und dieſe nebſt den Belägen auf Erfordern der Regierung zur Einſicht und Prüfung vorzulegen.

Berlin, den 19. April 1844.

Friedrich Wilhelm.

An
den Staats- und Finanzminiſter
v. Bodelſchwingh.

Hafengeld-Tarif
für den Hafen von Memel.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslaſt:

I. von Schiffen mit Ladung	beim Eingange	9 Sgr.	— Pf.
	beim Ausgange	9 "	— "
II. von Schiffen mit Ballaſt	beim Eingange	4 "	6 "
	beim Ausgange	4 "	6 "

Zuſätzliche Beſtimmungen.

1) Soweit in dieſem Tarife und den Anhängen deſſelben die Schiffslaſt den Erhebungs-Maaßſtab bildet, iſt darunter überall die Preußiſche Schiffslaſt zu Viertauſend Pfunden zu verſtehen.

2) Schiffe und Fahrzeuge von 25 Laſten Tragfähigkeit und darunter zahlen nur ein Drittheil des von Schiffen zu entrichtenden Hafengeldes.

3) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung nicht den vierten oder, wenn ſie mit Dachpfannen, Bruch-, Kalk- oder Mauerſteinen, Steinkohlen oder Kreide beladen eingehen, nicht den dritten Theil ihrer Tragfähigkeit überſteigt, entrichten das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballaſtſchiffe.

4) Schiffe und Fahrzeuge, die nicht in den Hafen einlaufen, ſondern auf der Rhede bleiben, entrichten:

a) wenn ſie die Rhede wieder verlaſſen, ohne Ladung oder Ballaſt gelöſcht oder eingenommen, oder ihre Papiere im Hafen gewechſelt zu haben, kein Hafengeld;

b) wenn ſie in dem Hafen ihre Papiere wechſeln, den Satz zu II. mit 4 Sgr. 6 Pf. einmal;

c) wenn ſie löſchen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballaſt abgeſetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu I. mit 9 Sgr. oder den Satz zu II. mit 4 Sgr. 6 Pf. einmal;

d) wenn ſie löſchen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;

e) wenn ſie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffes nicht überſteigt, ab-

setzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu I. mit 9 Sgr. einmal, von dem übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts.

5) Wenn Schiffe auf der Rhede löschen, so ist nur von diesen, nicht aber von den zum Löschen benutzten Leichterfahrzeugen das Hafengeld zu erlegen; auch findet, wenn hiernächst nach geschehener Entlöschung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung der Hafenabgaben nicht Statt. Eben so ist auch

6) wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu entrichten, wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls von den Hafenabgaben frei bleiben.

7) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,

a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder

b) welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preußischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,

haben das Hafengeld und die in den Anhängen zu diesem Tarif enthaltenen Abgaben und Gebühren doppelt zu zahlen, auch

8) neben dem Hafengelde das durch die Kabinetsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinaire Flaggengeld nach näherer Anordnung des Ministers der Finanzen zu entrichten. Dasselbe beträgt, die Schiffslast:

1) von Schiffen mit Ladung { beim Eingange 2 Rthlr. / beim Ausgange 1 -

2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theile ihrer Lastengröße oder weniger beladen sind,
beim Eingange . . . 1 Rthlr.
beim Ausgange . . . — - 15 Sgr.

3) von Schiffen mit Ballast Nichts.

9) Neben dem Hafengelde, unter welchem die Gebühren der Seelootsen mitbegriffen sind, kommen bedingungsweise nur noch das unter Nr. 8. aufgeführte extraordinaire Flaggengeld und die in den Anhängen I. und II. zu diesem Tarif festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauch gewidmeten Anstalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer, Schiffsexpediteure und Mäkler, so wie die Rheder, weder den Lootsen und deren Kommandeurs, noch dem Hafenmeister, Strom-Inspektor, oder den Zoll-, Polizei- und Ballast-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Vergütigung zu ent-

richten, ſondern es iſt jenen ſogar ausdrücklich unterſagt, einem dieſer Beamten auch nur das geringſte Geſchenk für die Ausübung ſeines Amtes anzubieten, zu verabreichen, oder durch einen Dritten verabreichen zu laſſen, indem ein ſolches Anerbieten oder Verabreichen nach den beſtehenden Landesgeſetzen beſtraft und das Geſchenk außerdem zur Seearmenkaſſe eingezogen werden ſoll.

Wenn einer der vorſtehend erwähnten Beamten es ſich beikommen laſſen ſollte, unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, ſo iſt der Schiffer verpflichtet, ſolches dem Vorſtande der Hafen-Polizeikommiſſion oder dem Ober-Zollinſpektor in Memel anzuzeigen.

Sollte ſich in beſonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootſen oder deren Kommandeurs ſeine Dankbarkeit für ihm geleiſtete außerordentliche Dienſte zu bezeigen, ſo darf derſelbe das Geſchenk nur unter Vorwiſſen und mit Genehmigung der vorgeſetzten Regierung aushändigen.

Befreiungen.

1) Schiffe, welche den Nothhafen ſuchen, d. h. ſolche, die durch erlittene Beſchädigung oder andere auf Erfordern näher nachzuweiſende Unglücksfälle an der Fortſetzung ihrer Reiſe verhindert werden, und in den Hafen einlaufen, bleiben von der Entrichtung der Hafenabgaben befreit, wenn ſie den Hafen ſeewärts wieder verlaſſen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweiſe gelöſcht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechſelt zu haben.

Unter den nämlichen Bedingungen wird dieſe Befreiung auch denjenigen Schiffen zugeſtanden, welche, nachdem ſie aus dem Hafen von Memel ausgelaufen ſind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwiſchenzeit einen andern Hafen berührt zu haben.

2) Schiffe und andere Fahrzeuge, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren und keine Beiladung von anderen Gegenſtänden haben, ſind vom Hafengelde befreit.

3) Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fiſcherei benutzt werden.

4) Hinſichts der den Kriegsſchiffen zugeſtandenen Befreiung wird auf die darüber ergehende allgemeine Vorſchrift verwieſen.

Straf-Beſtimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Entrichtung des Hafengeldes auf irgend eine Weiſe zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.

2) Widerſetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Geſetzen beſtraft.

Anhang I.

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen von Memel, enthaltend die für gewisse Leistungen und für die Benutzung gewisser Geräthschaften zu entrichtenden Gebühren.

Es wird entrichtet:

I. An Lootsengebühren.

1) Wegen der Gebühren der Seelootsen wird auf die 9te zusätzliche Bestimmung zum Haupttarif mit dem Hinzufügen verwiesen, daß die gewöhnlichen Dienste der Lootsen, wofür die Gebühr unter dem Hafengelde begriffen ist, und wofür dieselben daher vom Schiffer nicht noch besonders etwas fordern oder annehmen dürfen, erst dann als vollendet angesehen werden, wenn eingehende Schiffe in den Hafen gebracht und an der ihnen bestimmten Stelle befestigt, ausgehende Schiffe aber auf der Rhede angelangt sind. In den nachstehend bezeichneten Fällen, wo den Schiffern von den Lootsen Dienste geleistet werden, welche nicht zu den Amtsverrichtungen der Letzteren gehören, ist es diesen gestattet, die dafür festgesetzte Entschädigung zu fordern.

a) Muß ein Lootse ohne seine Schuld über Nacht an Bord eines Schiffes bleiben, so erhält derselbe für jede Nacht . . 15 Sgr.

b) Wünscht der Schiffer eines auf der Rhede verbleibenden Schiffes das nach dem Hafen zurückkehrende Lootsenboot zu benutzen, um sich entweder für seine Person nach dem Hafen zu begeben, oder seine Papiere dahin zu senden, so hat er dafür zu entrichten:

aa) für die Mitnahme seiner Person . . . 1 Rthlr. — Sgr.

bb) für die Beförderung seiner Papiere — „ 15 „

2) Bei der Verlegung eines im Hafen liegenden Schiffes an eine andere Stelle (dem Verholen) bleibt es dem Schiffer überlassen, ob er sich dazu eines Lootsen bedienen will oder nicht, jedoch ist er verpflichtet, die beabsichtigte Veränderung der Lage seines Schiffes dem Hafenmeister oder dem anwesenden Stromlootsen anzuzeigen, und dessen Genehmigung zu der beabsichtigten Verlegung einzuholen. Eine gleiche Verpflichtung haben alle Stromfahrzeuge über 15 Last Tragfähigkeit.

Trägt der Schiffer auf Beiordnung eines Lootsen an, so ist an diesen zu entrichten:

a) von Seeschiffen:

aa) für das Verholen von den Ballastplätzen bis durch die Börsenbrücke oder über das Gut Bernsteinbruch hinaus . . . . . 1 Rthlr. 15 Sgr.

bb) für das Verholen von den Ballastplätzen bis zur Börsenbrücke oder bis zum Gute Bernsteinbruch . . . . . 1 „ — „

cc) für jede andere Verholung im Hafen oder der Dange . . . . . — Rthl. 15 Sgr.

b) von Stromfahrzeugen für jede Verholung ohne Unterſchied . . . . . — " 5 "

Geſchieht die Verlegung des Schiffes auf Anordnung des Hafenmeiſters oder einer dazu befugten Behörde, ſo iſt dafür von dem Schiffer nichts zu entrichten.

II. Für das Fortſchaffen des gelöſchten Ballaſtes,

welches einem Entrepreneur zuſteht, ſind nach dem, mit letzterem geſchloſſenen Kontrakte beſtimmte Sätze unter gewiſſen Maaßgaben zu entrichten, welche Sätze und Maaßgaben die Schiffer in dem Dienſtlokale der Hafen-Polizeikommiſſion einſehen können.

Anmerkung: 1) Von Schiffen, die zum Theil mit Ladung und Ballaſt eingehen, iſt, wenn erſtere nicht über fünf Laſt beträgt, das volle Ballaſtfuhrgeld, andernfalls aber das Ballaſtfuhrgeld nur von der nach Abzug des Laſtenbetrages der Ladung verbleibenden Größe des Schiffsraums zu entrichten.

2) Für die Entrichtung der beſtimmten Sätze iſt der Ballaſt-Fuhrweſen-Entrepreneur verpflichtet, die zum Löſchen des Ballaſtes nöthigen Karren, Planken und Geſtelle herzugeben, ohne dafür eine beſondere Vergütung zu fordern.

III. Für die Benutzung der Pilotage-Geräthſchaften.

1) Für ein großes Warptroß und dergleichen Warpanker . . . . . 3 Rthlr. — Sgr.

2) Für ein kleines Warptroß und dergleichen Warpanker . . . . . 1 " 15 "

Anmerkung: a) Die vorſtehenden Sätze gelten für den Gebrauch der bezeichneten Geräthſchaften auf 48 Stunden; dauert die Benutzung länger, ſo iſt der doppelte Betrag zu entrichten,

b) ſind die Troße und Anker zwar geliefert, aber nicht gebraucht worden, ſo wird dafür nichts bezahlt.

IV. Die Gebühren für Ertheilung der polizeilichen Paß- und Muſter-Atteſte

werden nach einer beſondern Taxe erhoben, welche von den Schiffern in dem Dienſtlokale der Hafen-Polizeikommiſſion eingeſehen werden kann.

Zusätzliche Bestimmungen.

1) Wenn das Bugsiren eines Schiffes in den Hafen, oder aus demselben nöthig ist, oder ein Schiffer sich für seine Person von der Rhede nach dem Hafen, oder umgekehrt begeben will, so bleibt die Besorgung der dazu erforderlichen Böte dem Schiffer, oder dessen Abrechner überlassen, und die Lootsen haben sich dabei jeder Einmischung zu enthalten.

2) Die Zurückschaffung der begleitenden Lootsen vom Bord ausgehender Schiffe nach dem Hafen geschieht durch ein Lootsenboot ohne Kosten für den Schiffer. Ist aber das gesammte Lootsenpersonal dergestalt anderweit dienstlich beschäftigt, daß die Absendung eines Lootsenboots zu dem angegebenen Zwecke nicht sofort geschehen kann, und will der Schiffer den dadurch entstehenden Aufenthalt vermeiden, so liegt ihm ob, für die Zurückschaffung des Lootsen auf seine Kosten zu sorgen, wobei den Lootsen jedoch ebenfalls jede Einmischung untersagt ist.

3) Sind in Fällen besonderer Gefahr zu der einem Schiffe zu leistenden Hülfe die vorhandenen Lootsen und die gewöhnlichen Geräthschaften nicht ausreichend, so wird die Hafen-Polizeikommission die den angenommenen Hülfsarbeitern zu gewährende Belohnung und die Entschädigung für den Gebrauch, oder den Verlust der hülfsweise benutzten Geräthschaften besonders festsetzen.

In wirklichen Havarie- und Strandungsfällen erfolgt diese Festsetzung durch die von der Schiffahrts- und Handlungsgerichts-Deputation aufzustellende Bergerechnung.

4) Das Löschen des Ballastes haben die Schiffer entweder durch ihre eigenen Leute oder durch selbst gedungene Arbeiter zu bewirken. Besondere Abgaben sind dafür nicht zu entrichten.

5) Für das Zuführen des Ballastes zum Einnehmen in die Schiffe, welche den Hafen geballastet verlassen wollen, so wie für die Beschaffung der nöthigen Karren, Planken und Stellagen zum Einnehmen des Ballastes stehen besondere Sätze nicht fest, vielmehr ist es Sache des Schiffers, das Erforderliche im Wege der Privateinigung sich zu verschaffen.

Anhang II.

zu dem Hafengeld-Tarife für den Hafen von Memel, enthaltend die Abgaben für die Fahrt in den Binnengewässern.

Es wird entrichtet:

1. An Bohlwerksgeld von jedem Stromfahrzeuge:
   a) bis einschließlich 10 Last Tragfähigkeit . . . . . 2 Sgr. 6 Pf.
   b) über 10 Last Tragfähigkeit . . . . . 10 „ — „

Zuſätzliche Beſtimmung.

1) Von Seeſchiffen wird kein Bohlwerksgeld erlegt;

2) Von Stromfahrzeugen iſt daſſelbe bei der jedesmaligen Ankunft im Hafen von Memel zu entrichten.

II. An Brückenöffnungsgeld.

1) Für das Aufziehen der über die Dange erbauten Brücken, nämlich der Karls- und der Börſenbrücke, für jede beſonders, von jedem eingehenden Schiffsgefäß ohne Unterſchied der Bauart und Beſtimmung deſſelben,

a) bei einer Tragfähigkeit über 100 Laſt . . .	2	Rthlr.	10 Sgr.
b) bei einer Tragfähigkeit von mehr als 50 bis einſchließlich 100 Laſt	1	"	20 "
c) bei einer Tragfähigkeit von mehr als 30 bis einſchließlich 50 Laſt	1	"	— "
d) bei einer Tragfähigkeit von mehr als 20 bis einſchließlich 30 Laſt	—	"	14 "
e) bei einer Tragfähigkeit von mehr als 10 bis einſchließlich 20 Laſt	—	"	10 "
f) von 10 Laſt und weniger	—	"	5 "

2) Für das Aufziehen der Portalbrücke über den Verbindungskanal zwiſchen der Dange und dem Feſtungsgraben, von jedem eingehenden Schiffsgefäße ohne Unterſchied der Bauart und Beſtimmung deſſelben

a) bei einer Tragfähigkeit über 100 Laſt	10 Sgr.
b) bei einer Tragfähigkeit von mehr als 30 bis einſchließlich 100 Laſt	5 "
c) bei einer Tragfähigkeit von 30 Laſt und weniger:	
aa) wenn beide Klappen geöffnet werden müſſen . . .	2 "
bb) wenn nur eine Klappe geöffnet werden darf . . .	1 "

Zuſätzliche Vorſchrift.

Die vorſtehend zu II. 1. und 2. angeordneten Brückenöffnungsgelder werden nur von den eingehenden, nicht von den die Brücke zurückpaſſirenden Gefäßen erlegt.

Berlin, den 19. April 1844.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Bodelſchwingh.

Nr. 8.

Allerhöchste Kabinetsordre vom 13. Dezember 1844, vermittelst welcher die angehängten Tarife zur Erhebung der Schiffahrtsabgaben in den Städten Königsberg in Pr. und Elbing genehmigt werden.

Ich sende Ihnen anliegend die mit Ihrem Berichte vom 29. v. M. eingereichten Tarife zur Erhebung der Schiffahrtsabgaben in den Städten Königsberg und Elbing, nachdem Ich dieselben genehmigt und vollzogen habe, mit dem Auftrage zurück, beide Tarife, welche vom 1. Januar 1845 bis zum 1. Januar 1850 zur Anwendung zu bringen, gegen Ablauf des Jahres 1849 aber einer Revision zu unterwerfen sind, nebst dieser Ordre durch die Gesetz-Sammlung zu publiziren.

Charlottenburg, den 13. Dezember 1844.

Friedrich Wilhelm.

An
den Staats- und Finanzminister Flottwell.

Tarif

zur Erhebung der Schiffahrtsabgaben in der Stadt Königsberg.

Es wird entrichtet:

	Thl.	Sgr.	Pf.
I. An Pregelmündungsgeld.			
A. für die Schiffslast:			
1) von Seeschiffen mit Ladung: beim Eingang	—	3	6
1) von Seeschiffen mit Ladung: beim Ausgang	—	3	6
2) von Seeschiffen mit Ballast: beim Eingang	—	1	9
2) von Seeschiffen mit Ballast: beim Ausgang	—	1	9
3) von allen übrigen Fahrzeugen, d. h. solchen, welche nicht mit Guterfracht oder Ballast aus der See kommen, oder dahin gehen (mit Ausnahme der Fischerkähne und offenen kleinen Boote) wenn sie mit Ladung eine eigene Fahrt machen, beim Eingang	—	4	3
3) von allen übrigen Fahrzeugen, d. h. solchen, welche nicht mit Guterfracht oder Ballast aus der See kommen, oder dahin gehen (mit Ausnahme der Fischerkähne und offenen kleinen Boote) wenn sie mit Ladung eine eigene Fahrt machen, beim Ausgang	—	4	3
B. für das Fahrzeug im Ganzen, von Fischer- und anderen kleinen Boten, beim Ein- und beim Ausgang und zwar:			
1) mit Ladung a. von einem Angelkahn	—	2	—
1) mit Ladung b. von einem kleinen Boot	—	1	—
2) unbeladen nichts.			

	Thl.	Sgr.	Pf.
II. An Stromgeld.			
A. Beim Eingang durch den Holländer Baum:			
1) von Seeschiffen beladen oder mit Ballast:			
von 5 bis 25 Lasten	2	—	—
= 26 = 50 =	3	—	—
= 51 = 75 =	4	—	—
= 76 = 100 =	6	—	—
= 101 und darüber	8	—	—
2) von Schiffsgefäßen, welche als Lichter zwischen Königsberg und Pillau benutzt werden, beladen oder leer:			
von 1 bis 10 Lasten	—	7	6
= 11 = 20 =	—	15	—
= 21 = 30 =	1	—	—
= 31 = 40 =	1	15	—
= 41 = 50 =	2	—	—
= 51 und darüber	3	—	—
3) von jedem anderen Binnenfahrzeuge (mit Ausschluß der leer oder mit Fischen beladen eingehenden Angel- und Fischerkähne, welche der Abgabe nicht unterworfen sind)			
von 1 bis 10 Lasten	—	2	—
= 11 = 20 =	—	6	—
= 21 = 30 =	—	15	—
= 31 = 40 =	1	—	—
= 41 und darüber	2	—	—
B. Beim Eingang durch den Litthauischen Baum:			
1) von einer Wittinne, beladen oder leer	3	—	—
2) von einem Boydack	1	15	—
3) von einem Kahn			
von 1 bis 10 Lasten	—	2	—
= 11 = 20 =	—	6	—
= 21 = 30 =	—	15	—
= 31 = 40 =	1	—	—
= 41 und darüber	2	—	—
4) von jedem mit Waaren beladenen Schock Holz	2	—	—
5) von Brennholz in Flößen, für jede Klafter	—	1	—
6) von jedem Schock Balken und Rundholz, ohne Unterschied der Gattung, in Flößen	—	20	—
7) von jedem Schock Dielen oder Planken, in Flößen	—	6	8
III. An Pfahlgeld beim Eingang durch den Litthauischen Baum:			
1) von einer Struse, beladen oder leer	—	20	—
2) von einer Wittinne	—	15	—
3) von einem Boydack	—	10	—
4) von einer Holztraft	—	10	—
5) von einem Reisekahn	—	6	—
IV. Für das Aufziehen der Brücken:			
1) von einem Seeschiffe	—	7	6
2) von jedem anderen Fahrzeuge:			
a. wenn Behufs der Durchfahrt beide Klappen geöffnet werden müssen	—	4	—
b. wenn nur eine Klappe geöffnet zu werden braucht	—	2	—
Diese Abgabe wird für das Aufziehen einer jeden einzelnen Brücke erhoben.			

Zusätzliche Bestimmungen.

1) Soweit in diesem Tarif und dem Anhang desselben die Schiffslast den Erhebungsmaßstab bildet, ist darunter überall die Preußische Schiffslast zu viertausend Pfunden zu verstehen.

2) Zur Entrichtung der Pregelmündungsgelder sind alle Fahrzeuge verpflichtet, welche die Mündung des Pregels passiren.

   Die Abgaben unter Nr. II. und III. werden nur dann entrichtet, wenn die Fahrzeuge u. s. w. resp. durch den Holländischen oder Litthauischen Baum zur Stadt wirklich eingehen.

3) Seeschiffe von fünf und zwanzig Lasten Tragfähigkeit oder weniger, bezahlen nur ein Drittheil der Pregelmündungsgelder. Dasselbe gilt von allen andern Gefäßen von 25 Lasten Tragfähigkeit oder weniger.

4) Seeschiffe, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, entrichten die Pregelmündungsgelder nur nach dem Satze für Ballastschiffe.

5) Die unter I. A. Nr. 3. genannten Fahrzeuge erlegen, wenn sie nur fünf Schiffslast oder weniger geladen haben, die Abgabe von 4 Sgr. 3 Pf. nur von der Lastenzahl der wirklichen Ladung, von dem übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts. Gehen diese Fahrzeuge leer ein oder aus, oder dienen sie als Leichter der Seeschiffe, und nehmen nur in dieser Eigenschaft Ladung ein, so entrichten sie nichts.

6) Ausländische Seeschiffe derjenigen Nationen,

   a. mit welchen, wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen, ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder

   b. welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preußischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,

   haben die in diesem Tarif und in dem Anhang zu demselben enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen.

7) Neben dem Pregelmündungsgelde kommen bedingungsweise nur die übrigen in diesem Tarif und die in dem dazu gehörigen Anhange festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens und den damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauch gewidmeten Anstalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer, Schiffsspediteure, Schiffsmäkler, Rheder oder sonst Jemand weder den Lootsen oder deren Kommandeur, noch dem Hafenmeister, Strominspektor oder den Steuer-, Polizei- oder Ballastoffizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine

Vergütung zu entrichten, sondern es ist Jedermann sogar ausdrücklich untersagt, einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten, zu verabreichen oder durch einen Dritten verabreichen zu lassen, indem ein solches Anerbieten oder Verabreichen nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur Armenkasse eingezogen werden soll.

Wenn einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, solches dem Polizeipräsidenten in Königsberg anzuzeigen.

Sollte sich in besonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootsen oder deren Kommandeur seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung der vorgesetzten Regierung aushändigen.

Befreiungen.

1) Wird ein Fahrzeug, welches das Pregelmündungsgeld bereits entrichtet hat, bei seiner Reise durch Zufall oder Unglück veranlaßt, in den Pregel zurückzukehren, so bleibt es von der nochmaligen Entrichtung des Pregelmündungsgeldes befreit, wenn es in der Zwischenzeit keinen andern Hafen berührt hat.
2) Schiffe und Fahrzeuge, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren und keine Beiladung von andern Gegenständen haben, sind von den in diesem Tarif enthaltenen Schiffahrtsabgaben befreit.

Strafbestimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Entrichtung der Schiffahrtsabgaben auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
2) Widersetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

Anhang

zu dem Schiffahrtsabgaben-Tarif für die Stadt Königsberg, enthaltend: die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und die für gewisse Leistungen zu entrichtenden Gebühren.

Es wird entrichtet:

	Thl.	Sgr.	Pf.
I. Beim Löschen oder Einnehmen des Ballastes für die Lieferung der Planken, Karren und Stellagen von jedem Seeschiffe, welches Ballast löscht oder einnimmt:			
a. bei einer Tragfähigkeit von mehr als 100 Lasten	2	15	—
b. " " " von mehr als 50 bis einschließlich 100 Lasten	1	15	—
c. " " " von mehr als 25 bis einschließlich 50 Lasten	1	—	—
d. " " " von 25 Lasten und darunter . .	—	20	—
Die zum Löschen oder Einnehmen des Ballastes erforderlichen Leute muß der Schiffer sich selbst beschaffen.			
II. Für Benutzung des Kielgrabens ist eine Gebühr von drei Silbergroschen pro Normallast für jedes in diesem Graben Kiel holende Schiff an den Magistrat zu zahlen.			
III. An Lootsengebühren.			
1) Für die Begleitung der Schiffe, von jedem Schiffe ohne Unterschied der Größe:			
a. von Königsberg nach Pillau	5	10	—
b. von Königsberg nach Braunsberg bis Pfahlbude . . .	4	10	—
c. von Königsberg nach Elbing	8	—	—
Anmerk. Von dem Satze zu c. erhält der Königsberger Lootse für die Fahrt von Königsberg bis Schiffsruh 7 Rthlr. 10 Sgr. und der Elbinger Lootse für die Begleitung von Schiffsruh bis Elbing 20 Sgr. Wenn die Fahrt dadurch, daß das Schiff zu tief liegt, oder durch Nachlässigkeit des Schiffers außerhalb des Baumes aufgehalten wird, so erhält der Lootse ein Liegegeld von 15 Sgr. für jede Nacht.			
2) Für die Zuweisung eines Lootsen und Ertheilung des Anweisezettels erhält der Lootsenkommandeur	—	2	—
Anmerk. Diese Abgabe wird nur so lange gezahlt, als der gegenwärtig angestellte Lootsenkommandeur sein Amt verwaltet; nach dessen Austritt aus dem Dienst fällt diese Abgabe fort.			
3) Für Revision der Leichterfahrzeuge erhält der Lootsenkommandeur in Königsberg von jedem in Pillau befrachteten Leichterfahrzeuge bei dessen Ankunft in Königsberg und von jedem in Königsberg befrachteten Leichterfahrzeuge vor dessen Abgang nach Pillau, und			

	Thl.	Sgr.	Pf.
zwar für die Besichtigung der vorgeschriebenen Sicherheitseinrichtungen an den Lucken und Schotten und für die Bescheinigung des Revisionsbefundes	—	10	—

IV. Die Gebühren für Ertheilung der polizeilichen Paß- und Musteratteste werden nach besonderen Taxen erhoben, welche von den Schiffern in dem Dienstlokal der Polizeibehörden eingesehen werden können.

Charlottenburg, den 13. Dezember 1844.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Flottwell.

Tarif

zur Erhebung der Schiffahrtsabgaben in der Stadt Elbing.

Es wird entrichtet:

	Thl.	Sgr.	Pf.
I. An allgemeiner Schiffahrts-Abgabe:			
A. von Fahrzeugen, ausschließlich der Dampfschiffe, für die Schiffslast:			
1) von Seeschiffen mit Ladung: beim Eingange	—	15	—
beim Ausgange	—	15	—
2) von Seeschiffen mit Ballast: beim Eingange	—	7	6
beim Ausgange	—	7	6
3) von allen übrigen Fahrzeugen, d. h. solchen, welche nicht mit Güterfracht oder Ballast aus der See kommen oder dahin gehen (mit den unter Nr. 4. und 5. angegebenen Ausnahmen), desgleichen			
von Holzflößen: beim Eingange	—	7	6
beim Ausgange	—	7	6
4) von denjenigen Fahrzeugen, welche unmittelbar ohne Umladung aus dem Haff durch den Kraffohlkanal in die Nogat oder aus dieser durch den Kanal in das Haff gehen	—	7	6
5) von eingehenden Schiffsgefäßen, deren Ladung allein in Grant, Lehm oder Feldsteinen besteht	—	3	9
B. von Dampfschiffen:			
1) wenn sie nicht bugsiren, nach der im Meßatteste nachgewiesenen Größe ihrer Tragfähigkeit, ohne Rücksicht auf die Größe der Ladung: beim Eingange	—	—	6
beim Ausgange	—	—	6
2) wenn sie bugsiren und			
a. selbst beladen sind, für die Last	—	—	7
und zwar:			
aa. vom vierten Theil der Tragfähigkeit, wenn die Ladung den vierten Theil der Tragfähigkeit oder weniger ausmacht;			
bb. von der halben Tragfähigkeit bei einer Ladung zwischen dem vierten Theile und der Hälfte der Tragfähigkeit;			

cc. von drei Viertheilen der Tragfähigkeit bei einer Ladung von mehr als der halben bis zu drei Viertheilen der Tragfähigkeit; und

dd. von der ganzen Tragfähigkeit, wenn die Ladung mehr als drei Viertheile der Tragfähigkeit beträgt.

b. Bugſirende Dampfſchiffe, welche nicht beladen ſind, zahlen Nichts.

Allgemeine Ausnahme zu A. und B. Die leer ein- oder ausgehenden, zur Stromſchiffahrt oder als Leichter dienenden Fahrzeuge, desgleichen die offenen Boote, ſo wie Schiffe, welche mit Ballaſt eingehen, der zum Hafenbau in Anſpruch genommen wird, entrichten Nichts.

II. An Schleuſengeld von den durch die Schleuſen des Kraffohl-Kanals und an Baum- und Stromgeld von den durch den Ober- und Unterbaum des Elbingfluſſes gehenden Fahrzeugen und Holztraften, und zwar:

	Schleuſengeld.			Baum- und Stromgeld.		
	Thl.	Sgr.	Pf.	Thl.	Sgr.	Pf.
1) von einem Seeſchiffe, inſofern der Baum paſſirt wird	—	—	—	—	12	—
2) von einer Jacht, ohne Unterſchied der Größe	2	—	—	—	8	—
3) von allen übrigen Stromfahrzeugen:						
a. von 41 Schiffslaſten Tragfähigkeit und mehr	5	—	—	—	22	—
b. = 31 bis einſchließlich 40 Schiffslaſten	4	—	—	—	22	—
c. = 21 = = 30 =	3	—	—	—	12	—
d. = 16 = = 20 =	2	10	—	—	10	—
e. = 11 = = 15 =	2	—	—	—	8	—
f. = 5 = = 10 =	1	—	—	—	8	—
g. = mehr als 2 bis einſchließlich 4 Schiffslaſten	—	5	—	—	2	—
h. = 1 bis 2 Schiffslaſten	—	2	6	—	1	—
i. = Fahrzeugen unter 1 Schiffslaſt	—	1	—	—	—	6
4) von Balken oder Bauholz: vom Stück	—	—	8	—	—	—
vom Schock	—	—	—	—	2	—
außerdem zahlt jede den Transport begleitende Perſon 2 Sgr.						
5) von einem Schock Brennholz bei einer Länge von:						
a. 18 Fuß	—	—	4	—	1	—
b. 12 Fuß	—	—	3	—	1	—
außerdem zahlt jede den Transport begleitende Perſon 1 Sgr.						

Das Schleuſen-, Baum- und Stromgeld wird nur Einmal, und zwar nur bei der Einfahrt, erhoben.

III. Für das Aufziehen der Brücken, von allen Fahrzeugen ohne Unterſchied:

1) wenn Behufs der Durchfahrt beide Klappen geöffnet werden müſſen . . . . . 10 Sgr.
2) wenn nur eine Klappe geöffnet zu werden braucht . . 6 -

Dieſe Abgabe wird für das Aufziehen einer jeden der beiden Brücken in Elbing, jedoch lediglich bei der Einfahrt erhoben, wogegen die Ausfahrt frei iſt.

Zuſätzliche Beſtimmungen.

A. In Bezug auf die allgemeine Schiffahrts-Abgabe Nr. I. des Tarifs.

1) Von der allgemeinen Regel, daß die Abgabe nach der Tragfähigkeit der Schiffe berechnet und erhoben wird, findet bei Anwendung des Tarifſatzes I. Nr. 3. eine Ausnahme dahin ſtatt, daß von den Leichterfahrzeugen, welche Güter von den in Pillau verbleibenden Seeſchiffen nach Elbing bringen oder dieſen Seeſchiffen von Elbing Ladung zuführen, die Abgabe nur nach der Schiffslaſtenzahl der wirklichen Ladung zur Erhebung kommt.
2) Seeſchiffe von 25 Laſten Tragfähigkeit oder weniger bezahlen nur ein Drittheil der allgemeinen Schiffahrts-Abgabe (I.).
3) Seeſchiffe, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht überſteigt, entrichten die Schiffahrts-Abgaben nur nach dem Satze der Ballaſtſchiffe; andere Fahrzeuge, welche nur eine ſo geringe Ladung haben, erlegen die Abgabe nur nach der Schiffslaſtenzahl der wirklichen Ladung, von dem übrigen Theile der Schiffsgröße aber nichts.
4) Seeſchiffe, welche nicht in das Fahrwaſſer einlaufen, ſondern auf der Rhede bleiben, entrichten:
   a) wenn ſie die Rhede wieder verlaſſen, ohne Ladung oder Ballaſt gelöſcht oder eingenommen zu haben, keine Schiffahrts-Abgaben;
   b) wenn ſie löſchen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballaſt abgeſetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1. mit 15 Sgr. oder den Satz zu 2. mit 7 Sgr. 6 Pf. einmal;
   c) wenn ſie löſchen und laden, die volle tarifmäßige Abgabe;
   d) wenn ſie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffs nicht überſteigt, abſetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1. mit 15 Sgr. einmal, von dem übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts.

5) Wenn Schiffe auf der Rhede löſchen, ſo iſt nur von dieſen, nicht aber von den zum Löſchen benutzten Leichterfahrzeugen, die Schiffahrts-Abgabe zu erlegen, auch findet, wenn hiernächſt nach geſchehener Entlöſchung das Schiff in das Fahrwaſſer einläuft, eine nochmalige Entrichtung der Abgabe nicht Statt.

6) Wenn Schiffe leer aus dem Fahrwaſſer gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, iſt die Schiffahrts-Abgabe ebenfalls nur von dem Schiffe zu entrichten, wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls von der Abgabe frei bleiben.

B. Ueberhaupt.

7) Soweit in dieſem Tarife und deſſen Anhange die Schiffslaſt den Erhebungsmaßſtab bildet, iſt darunter überall die Preußiſche Schiffslaſt von viertauſend Pfund zu verſtehen.

8) Ausländiſche Seeſchiffe derjenigen Nationen,

a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen ein beſonderer Vertrag nicht beſteht, oder

b) welche ihrerſeits nicht etwa aus anderer Veranlaſſung die Preußiſchen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen behandeln,

haben die in dieſem Tarif und in dem Anhange zu demſelben enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu bezahlen.

9) Neben der allgemeinen Schiffahrts-Abgabe kommen bedingungsweiſe nur noch die übrigen in dieſem Tarif und die in dem dazu gehörigen Anhange feſtgeſetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Fahrwaſſers und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten Anſtalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer, Schiffsſpediteure, Schiffsmäkler, Rheder oder ſonſt Jemand weder den Lootſen oder Oberlootſen, noch dem Hafeninſpektor oder Stromaufſeher, oder den Hafen-, Steuer-, Polizei- und Ballaſt-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Vergütung zu entrichten, ſondern es iſt Jedermann ſogar ausdrücklich unterſagt, einem dieſer Beamten auch nur das geringſte Geſchenk für die Ausübung ſeines Amtes anzubieten, zu verabreichen oder durch einen Dritten verabreichen zu laſſen, indem ein ſolches Anerbieten oder Verabreichen nach den beſtehenden Geſetzen beſtraft und das Geſchenk außerdem zur Armenkaſſe eingezogen werden ſoll.

Wenn einer der vorſtehend erwähnten Beamten ſich beikommen laſſen ſollte, unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine ungeſetzliche Abgabe zu fordern oder anzunehmen, ſo iſt der Schif-

fer verpflichtet, solches der Polizeibehörde oder dem Ober-Steuerinspektor in Elbing anzuzeigen.

Sollte sich in besonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootsen oder dem Oberlootsen seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung der vorgesetzten Regierung aushändigen.

Befreiungen.

Schiffe und andere Fahrzeuge, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren und keine Beiladung von anderen Gegenständen haben, ferner diejenigen Schiffe, welche leer oder mit Ballast nur der Reparatur wegen eingehen, sind von den in diesem Tarif enthaltenen Schiffahrtsabgaben beim Ein- und Ausgange befreit.

Strafbestimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Entrichtung der Schiffahrtsabgaben auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
2) Widersetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

Anhang

zu dem Schiffahrtsabgaben-Tarif für die Stadt Elbing, enthaltend: die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und die für gewisse Leistungen zu entrichtenden Gebühren.

Es werden entrichtet:

	Thl.	Sgr.	Pf.
I. Beim Löschen oder Einnehmen des Ballastes von den Seeschiffen, welche Ballast werfen oder einnehmen, von der Schiffslast ihrer Tragfähigkeit	—	1	3
II. Für die Benutzung des Krahns:			
1) für das Ausheben und Einsetzen			
a. eines Mastes bei einem Seeschiffe, einer Jacht oder großen Schmack	—	15	—
b. eines Besanmastes oder des Mastes einer Schmack bis zu einer Tragfähigkeit von 30 Schiffslasten	—	10	—
c. eines Mastes bei einem Weichsel- oder Oderkahn . .	—	5	—
2) für das Ausheben der Mühlensteine:			
a. für einen vollen Mühlenstein oder Dreiling	1	—	—
b. " " Bodenstein	—	15	—
c. " " Grabstein	—	10	—
d. " " Schleifstein	—	5	—

	Thl.	Sgr.	Pf.
3) für das Löschen sonstiger Waaren, ohne Unterschied pro Centner	—	—	2
III. Für die Benutzung des Treidelbammes von den zwischen Elbing und Pillau fahrenden Seeschiffen und Jachten, insofern dieselben den ganzen Elbingstrom herauf- oder hinabfahren, und zwar:			
1) von einem Seeschiffe	—	10	—
2) von einer Jacht	—	7	3
IV. An Lootsen-Gebühren:			
1) für die Begleitung der Schiffe ohne Unterschied der Größe:			
a. von Elbing nach Königsberg	8	—	—
b. von Elbing nach Pillau	6	—	—
Anmerk. Von dem Satze zu a. erhält der Königsberger Lootse für die Fahrt von Königsberg bis Schiffsruh 7 Rthlr. 10 Sgr. und der Elbinger Lootse für die Begleitung von Schiffsruh bis Elbing 20 Sgr. Wenn die Fahrt dadurch, daß das Schiff zu tief liegt, oder durch Nachlässigkeit des Schiffers außerhalb des Hafenbaums aufgehalten wird, so erhält der Lootse ein Liegegeld von 15 Sgr. für jede Nacht.			
2) Für die Zuweisung eines Lootsen und Ertheilung des Anweisezettels erhält der Oberlootse	—	2	—
Anmerk. Diese Abgabe wird nur so lange gezahlt, als der gegenwärtig angestellte Oberlootse sein Amt verwaltet; nach dessen Austritt aus dem Dienst fällt die Abgabe fort.			

V. Die Gebühren für Ertheilung der polizeilichen Paß- und Musteratteste werden nach einer besonderen Taxe erhoben, welche von den Schiffern im Dienstlokale der Polizeibehörde eingesehen werden kann.

VI. Die Gebühren der Schiffsabrechner sind ebenfalls durch eine besondere Taxe festgesetzt, welche, in Deutscher und Holländischer Sprache abgedruckt, in dem Geschäftsgelaß des Haupt-Steueramts und in den Komtoiren der Schiffsabrechner zu Jedermanns Einsicht aushängt.

Auslagen, deren Erstattung die Schiffsabrechner außer den in der Taxe festgesetzten Gebühren in Anspruch nehmen, müssen den Schiffern durch Rechnungen oder anderweite Beläge besonders nachgewiesen werden.

Charlottenburg, den 13. Dezember 1844.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Flottwell.

Nr. 9.

Allerhöchste Kabinetsordre vom 30. Mai 1843, wegen Ermäßigung der Hafengelder und Schiffahrts-Abgaben von Schiffen von 25 Lasten Tragfähigkeit oder weniger.

Auf Ihren Bericht vom 13. d. M. genehmige Ich, daß Schiffe von 25 Lasten Tragfähigkeit oder weniger, fortan nur ein Drittheil von den nachstehend bezeichneten Abgaben bezahlen, nämlich:

1) von den durch die Tarife vom 18. Oktober 1838 unter 1. und 2. für die Häfen von Danzig und Neufahrwasser und von Pillau, so wie von den durch die Tarife vom 24. Oktober 1840 für die Häfen von Stolpemünde, Rügenwaldermünde und Colbergermünde unter 1. und 2. und von Swinemünde unter I. zu 1. und 2. vorgeschriebenen Hafengeldern;
2) von dem in dem Tarife zur Erhebung der Schiffahrts-Abgaben in der Stadt Königsberg vom 18. Oktober 1838 unter I. A. zu 1. und 2. aufgeführten Pregelmündungsgelde;
3) von der nach dem Tarif vom 18. Oktober 1838 unter I. zu 1. und 2. in der Stadt Elbing zu erhebenden allgemeinen Schiffahrts-Abgabe;
4) von den in dem Tarif vom 24. Oktober 1840 unter II. zu 1. und 2. angeordneten Schiffahrts-Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, so wie des großen und kleinen Haffs.

Sie haben diesen Erlaß durch die Gesetzsammlung bekannt zu machen.

Sanssouci, den 30. Mai 1843.

Friedrich Wilhelm.

An
den Staats- und Finanzminister
v. Bodelschwingh.

Nr. 10.

Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 19. April 1844, die Erstattung der Mahl- und Schlachtsteuer von dem zur Ausrüstung von Seeschiffen verwendeten Mundvorrath und eines Theils des Debitspreises für das zu diesem Mundvorrath verbrauchte Salz, mit dem dazu gehörenden Regulativ vom 1. April 1844.

Ich genehmige auf Ihren Bericht vom 1. d. M., daß die Mahl- und Schlachtsteuer nebst dem Kommunalzuschlage davon, so wie ein Theil des Debitspreises für das verbrauchte Salz von denjenigen, jenen Steuern unterliegenden Gegenständen, welche aus einer mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Stadt zur Ausrüstung von Seeschiffen Behufs einer Reise in das Ausland verwendet sind, nach Anleitung des, nebst den Erläuterungen hierbei zurückerfolgenden Regulativs vom 1. d. M. erstattet, und Kontraventionen gegen dieses Regulativ nach den darin §. 12. und 13. enthaltenen Bestimmungen geahndet werden.

Berlin, den 19. April 1844.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

An
den Staats- und Finanzminister
von Bodelschwingh.

Regulativ

in Betreff der Erstattung der Mahl- und Schlachtsteuer von dem zur Ausrüstung von Seeschiffen verwendeten Mundvorrath und eines Theiles des Debitspreises für das zu diesem Mundvorrath verbrauchte Salz.

§. 1.

Die Erstattung der Mahl- und Schlachtsteuer nebst Kommunalzuschlag, so wie eines angemessenen Theils des Debitspreises für das zur Schiffsproviantirung verwendete Salz kann fortan, und zwar nach Maaßgabe der nachstehend ertheilten näheren Bestimmungen, zu Gunsten aller inländischen und ausländischen Seeschiffe für die in einer mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Stadt Behufs einer Reise in das Ausland eingeladenen, zu dieser Reise erforderlichen Lebensmitteln:

1) an Roggen- und Weizenmehl,
2) an Brod aus diesen Mehlarten,

3) an Gerſtengraupe und Gerſtengrütze,

4) an geſalzenem oder ungeſalzenem Rind- und Schweinefleiſch, gewährt werden.

§. 2.

Wird eine ſolche Erſtattung in Anſpruch genommen, ſo hat der Schiffsrheder, oder deſſen Bevollmächtigter, oder der Schiffsführer (Kapitain) nach bewirkter Einladung der §. 1. genannten Lebensmittel dem Haupt-Zoll- oder Haupt-Steueramte des Einladeortes eine ſchriftliche, von ihm unterzeichnete Deklaration zu übergeben, welche enthält:

1) den Namen und die Größe des Schiffes, für welches die Erſtattung beantragt wird, deſſen Nationalität und den Namen des Schiffsführers;

2) die Zahl der Perſonen, welche, mit Einſchluß des Kapitains, die Schiffsbemannung bilden;

3) den Beſtimmungsort der nächſten Reiſe, mit Angabe des Zeitraums, für welchen die Proviantirung erfolgt iſt;

4) die Menge der einzelnen, im §. 1. bezeichneten, zur Proviantirung für die nächſte Reiſe verwendeten Gegenſtände in Centnern und Pfunden, mit der Angabe, ob und wie viel Fleiſch mit Salz aus Königlichen Faktoreien eingeſalzen iſt;

5) die pflichtmäßige und gewiſſenhafte Verſicherung des Ausſtellers, daß der geſammte Inhalt der Deklaration richtig, insbeſondere daß der zu 4 deklarirte Proviant zur Mitnahme auf die zu 3 erwähnte Reiſe beſtimmt, daß davon die Mahl- und Schlachtſteuer entrichtet, reſp. das verwendete Salz aus inländiſchen Debitsſtellen entnommen und jene Steuer nicht bereits erſtattet iſt. Das Muſter zur Deklaration wird von dem Haupt-Amte unentgeldlich geliefert.

§. 3.

Das Haupt-Amt prüft die Richtigkeit des Inhaltes der Deklaration (§. 2.) zunächſt durch Einſicht der Schiffspapiere und auf ſonſt angemeſſene Weiſe, nöthigenfalls auch durch Reviſion des geladenen Schiffsproviants.

Dabei iſt im Allgemeinen mit Vertrauen zu der Redlichkeit des Deklaranten und mit Umſicht zu Werke zu gehen, damit alle Beläſtigungen, welche zu dem obwaltenden finanziellen Intereſſe außer Verhältniß ſtehen würden, vermieden werden.

Ergeben ſich hinſichtlich der Richtigkeit der Deklaration keine Bedenken, oder ſind dieſelben beſeitigt, und iſt die Steuer-Erſtattung mit Rückſicht auf den Inhalt der Deklaration in Gemäßheit des §. 1. überhaupt zuläſſig, ſo ſetzt das Haupt-Amt den an Staatsſteuer und Kommunalzuſchlag zu vergütenden Betrag feſt (§. 4. bis 9.).

§. 4.

Für die Feſtſetzung gelten folgende Vorſchriften. Es ſind:

I. beſtimmte Durchſchnittsſätze angenommen, in denen die Steuer-Erſtattung für die einzelnen, §. 1. genannten Arten von Lebensmitteln gleichmäßig in den verſchiedenen betheiligten Städten erfolgt (§. 5.).

Die Erſtattung geſchieht ferner:

II. nur in ſo weit, als der an einzelnen Arten von Lebensmitteln eingenommene Schiffsproviant beſtimmte Mengen nicht überſteigt (§. 6. bis 9.).

§. 5.

Die Durchſchnittsſätze (§. 4. zu I.), welche aus der Staats-Kaſſe erſtattet werden, betragen für den Centner Schiffsproviant:

1) an Mehl:
   a) aus Roggen oder Roggen mit Weizen, oder anderem Getreide gemiſcht, 5 Sgr. 8 Pf. Mahlſteuer,
   b) aus Weizen, 23 Sgr. 3 Pf. desgleichen;
2) an hartem Brod (Schiffsbrod, Schiffszwieback):
   a) aus Roggenmehl, oder einer Miſchung von Roggen- mit Weizen- oder anderem Mehl, 6 Sgr. 6 Pf. Mahlſteuer,
   b) aus Weizenmehl, 26 Sgr. desgleichen;
3) an weichem Brod:
   a) aus Roggenmehl, oder einer Miſchung von Roggen- mit Weizen- oder anderem Mehl, 3 Sgr. 9 Pf. Mahlſteuer,
   b) aus Weizenmehl, 15 Sgr. 4 Pf. desgleichen;
4) an Gerſtengraupe und Gerſtengrütze, 5 Sgr. 6 Pf. Mahlſteuer;
5) an Rind- und Schweinefleiſch:
   a) ungeſalzen 17 Sgr. 6 Pf. Schlachtſteuer,
   b) geſalzen 17 Sgr. 6 Pf. desgl. und außerdem 12 Sgr. 6 Pf. Erſtattung auf den Salzpreis, alſo überhaupt 1 Thlr.

Derſelbe Procentſatz, welchen die Gemeine an Kommunalzuſchlag von der Mahl- und Schlachtſteuer überhaupt bezieht, wird von den vorſtehend für dieſe Staatsſteuern beſtimmten Sätzen für Rechnung der Gemeine vergütet.

§. 6.

Die Mengen, von denen die §. 5. bezeichneten Beträge für jedes einzelne Schiff höchſtens erſtattet werden dürfen (§. 4. zu II.), beſtimmen ſich:

1) nach der Zahl der Perſonen, welche die Schiffsbemannung bilden (§. 7.),
2) nach dem monatlichen Bedarf jedes Kopfes dieſer Bemannung (§. 7.),
3) nach der Dauer der zu unternehmenden Reiſe (§. 8.).

§. 7.

Die Zahl der Personen, welche die Schiffsbemannung bilden (§. 6. zu 1), ergiebt sich aus der §. 2. vorgeschriebenen Deklaration (§. 2. zu 2).

Als Bedarf einer jeden dieser Personen, mit Einschluß des Kapitains, während eines Monats (§. 6. zu 2) werden allgemein angenommen:

1) Drei Pfund Mehl, ohne Unterscheidung zwischen Roggen- und Weizenmehl;
2) Vierzig Pfund Brod, ohne Unterscheidung zwischen hartem und weichem, oder zwischen Roggen- und Weizenbrod;
3) Acht Pfund Gerstengraupe oder Gerstengrütze,
4) Achtzehn Pfund Rindfleisch und vierzehn Pfund Schweinefleisch oder überhaupt zwei und dreißig Pfund Rind- und Schweinefleisch, beide Fleisch-Arten zusammengerechnet, ohne Unterscheidung, ob das Fleisch ungesalzen oder gesalzen ist.

§. 8.

Als zu der von einem diesseitigen Hafenplatze ausgehenden Seereise erforderlich (§. 6. zu 3), werden, je nach der Verschiedenheit des Bestimmungsortes, folgende Zeiträume betrachtet; nämlich zu einer Reise von einem inländischen Hafenplatze aus:

1) innerhalb der Ost- oder Nordsee, oder nach der westlichen Küste von Norwegen oder England, oder nach der nördlichen Küste von Frankreich, ein Zeitraum von 3 bis 6 Monate;
2) nach der Westküste von Frankreich, nach Portugal, Spanien oder dem Mittelländischen Meere, ein Zeitraum von 6 bis 9 Monate;
3) nach dem schwarzen Meere, ein Zeitraum von 9 Monate bis 1 Jahr;
4) nach Amerika, Afrika, Ostindien, Neuholland, ein Zeitraum von 1 bis 2 Jahr;
5) nach der Südsee, zum Zweck des Wallfischfanges, ein Zeitraum von 3 bis 4 Jahr.

Innerhalb der vorstehend zu 1 bis 5 bezeichneten Grenzen ist die muthmaaßliche wirkliche Dauer der Reise und der Zeitraum, für welchen die Proviantirung erfolgen muß, in jedem einzelnen Falle mit Berücksichtigung der obwaltenden Umstände, der Jahreszeit, der Wahrscheinlichkeit der Ueberwinterung im Auslande u. s. w. von dem Haupt-Amte verständig zu bemessen, dabei jedoch, wenn nur der vorstehend für jede Reise angegebene längste Zeitraum nicht überschritten wird, dem Inhalte der Deklaration (§. 2. zu 3) in der Regel zu folgen.

§. 9.

Durch Multiplication

1) der Zahl der die Bemannung bildenden Personen, einschließlich des Kapitains mit der Zahl der Monate, welche die Reise in dem

vorliegenden Falle muthmaaßlich erfordern wird (§. 8.), und durch fernere Multiplication

2) der in dieser Art gefundenen Zahl mit dem §. 7. angegebenen monatlichen Bedarf an den einzelnen, dort genannten Lebensmitteln

ergiebt sich die höchste Menge an den einzelnen, §. 1. und 6. bezeichneten Arten von Lebensmitteln, für welche die §. 5. angegebenen Sätze vergütet werden dürfen.

Diese höchsten Mengen berechnet das Haupt-Amt in der vorbezeichneten Weise und vergleicht dieselben sodann mit den wirklich geladenen Quantitäten (§. 2. zu 4). Stimmen diese Quantitäten mit jenen höchsten Mengen überein, oder bleiben sie hinter den höchsten zulässigen Mengen zurück, so wird die Erstattung für die wirklich eingeladenen Quantitäten festgesetzt. Uebersteigen die letzteren jene höchsten Mengen, so wird die Erstattung nur für diese festgesetzt. Hiervon findet auch dann keine Ausnahme Statt, wenn der eingeladene Vorrath an einigen Gegenständen mehr, an anderen weniger als die zulässige höchste Menge beträgt. Beträgt z. B. der Vorrath an Brod mehr als das zulässige Maximum, so wird die Erstattung stets nur für dieses Maximum berechnet, auch wenn der Vorrath an Mehl, Graupen oder Fleisch hinter der statthaften größten Menge zurückbleibt.

§. 10.

Die in Gemäßheit der §§. 4. bis 9. vom Haupt-Amte des Einlade-Ortes festgesetzten Beträge werden mit Einschluß des Kommunalzuschlages, und zwar der letztere für Rechnung der Gemeine, dem Aussteller der Deklaration (§. 2.) gegen dessen Quittung vom Haupt-Amte ausgezahlt.

§. 11.

Nach Abgabe der Deklaration an das Haupt-Amt (§. 2.) dürfen Gegenstände der §. 1. bezeichneten Art nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Haupt-Amtes vom Schiffe entfernt werden.

Ist die Zahlung der Steuer-Vergütigung (§. 10.) bereits erfolgt, so ist eine solche Entfernung in der Regel ganz unzulässig. Ausnahmsweise kann das Haupt-Amt dieselbe nachgeben, jedoch stets nur gegen Entrichtung der Mahl- und Schlachtsteuer nebst Kommunalzuschlag in den §. 15. des Mahl- und Schlachtsteuergesetzes vom 30. Mai 1820 vorgeschriebenen Sätzen und gegen Zahlung von 12 Sgr. 6 Pf. für jeden Centner gesalzenes Fleisch.

Was vorstehend für den Fall, daß nach Empfang der Vergütung Schiffs-Proviant im Einlade-Hafen vom Schiffe wieder entfernt werden soll, vorgeschrieben ist, gilt auch dann, wenn das Schiff durch besondere Umstände genöthigt wird, nach begonnener Reise in den Hafen einer anderen mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Stadt einzulaufen.

§. 12.

Jede Unrichtigkeit in der abgegebenen Deklaration (§. 2.), welche auf die Zulässigkeit und den Betrag der Steuervergütung zum Vortheil des Deklaranten von Einfluß gewesen sein würde oder gewesen ist, so wie jede Verletzung der im §. 11. für den Fall, daß die Steuervergütung bereits geleistet ist, ertheilten Bestimmung wird mit der im §. 17. des Mahl- und Schlachtsteuergesetzes vorgeschriebenen Defraudationsstrafe, eine sonstige Unrichtigkeit der Deklaration oder Nichtbeachtung des §. 11. mit einer Ordnungsstrafe von 1 bis 10 Thlr. geahndet.

§. 13.

Wird in Beziehung auf den für ein Seeschiff bestimmten oder eingenommenen Proviant von dem Schiffsrheder, von dessen Bevollmächtigten, von dem Schiffsführer oder von einer zur Schiffsbemannung gehörigen Person eine Mahl- oder Schlachtsteuer-Defraudation durch Verletzung der vorstehenden oder der allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen begangen, so kann die durch gegenwärtige Vorschriften nachgegebene Steuer-Erstattung für jenes Schiff auf immer oder während eines bestimmten Zeitraums versagt werden.

§. 14.

Die Zurücknahme und die Aenderung aller vorstehenden Bestimmungen bleibt vorbehalten.

Berlin, den 1. April 1844.

Der Finanzminister.
(gez.) von Bodelschwingh.

Nr. 11.

Hafen- und Lootsen-Ordnung für den Seehafen Memel. Vom 10. Oktober 1809.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

Haben mißfällig bemerkt, daß bei der Hafenpolizei und dem Lootsenwesen zu Memel verschiedene dem Handel und der Schiffahrt nachtheilige Unordnungen und Mißbräuche eingeschlichen sind. Wir haben daher nöthig gefunden, die nachstehende neue Hafen- und Lootsenordnung für den Hafen Memel zu erlassen, und befehlen hiermit, dieselbe und die dazu gehörigen Instruktionen für den Lootsenkommandeur, die Lootsen und den Hafenmeister in Memel genau zu befolgen.

Erſter Abſchnitt.

Allgemeine Anweiſungen.

§. 1. Sobald ein Schiffer bei Memel auf die Rhede kommt und dort einlaufen will, muß er ſeine Nationalflagge aufſtecken und die Lootſen erwarten.

Wer ohne Lootſen einläuft, hat Einen Thaler Strafe von jeden zehn Laſten Schiffsgröße verwirkt, und iſt zum Erſatz jedes am Hafen oder an andern Schiffen und Gütern verurſachten Schadens verpflichtet.

Nur erwieſene Noth, vorzüglich günſtige Witterung bei einer ſo großen Anzahl ankommender Schiffe, daß für dieſelben die Lootſen nicht hinreichen, und die §. 3., §. 4., §. 42. und §. 43. beſtimmten Fälle befreien von der Strafe, jedoch nicht vom Schadenerſatz.

§. 2. Beim Zuſteuern von der Rhede nach Memel muß der Schiffer die drei Baaken in eine Geſichtslinie bringen, von welchen die hinterſte und höchſte oben mit einem † und einer Tonne, die mittlere blos mit einer Tonne bezeichnet iſt, und die vordere in der Regel als eine unbezeichnete Stange erſcheint. Außer den Baaken muß die Einfahrt noch im Sommer durch Seetonnen, im Winter durch Bollen (ſchwimmende Klötze) bezeichnet ſein, von welchen der Schiffer beim Einſegeln die weißen Tonnen, oder die mit einem weißen Fähnchen bezeichneten Bollen an der linken (Backbords-) Seite, die ſchwarzen Tonnen oder mit einem Beſen (Reißbündel) bezeichneten Bollen aber an der rechten (Steuerbords-) Seite vorbei zu ſegeln hat.

§. 3. Wenn gar zu ſtürmiſche Witterung, Eisgang und dergleichen, es den Lootſen nicht geſtatten, dem Schiff bis vor die Einfahrt entgegen zu kommen; ſo ſollen entweder die Baaken ganz niedergelegt werden, und dann muß der Schiffer vor Anker gehen oder See halten, oder es ſoll auf die vorderſte Baake eine große rothe Flagge aufgeſteckt, und mit dieſer der richtige Lauf des Schiffes durch Winken angedeutet werden. Nach der Seite, nach welcher die Baake mit der Flagge geneigt wird, muß der Schiffer hinſteuern. Wenn die Flagge aber gerade in die Höhe gerichtet iſt, fährt er gerade auf die Baaken zu.

§. 4. Außerdem müſſen die Lootſen, wenn ſie dem Schiff nicht bis nach der Rhede entgegen kommen können, ihm wenigſtens, ſo weit als irgend möglich, entgegen fahren, mit dem Boote nahe an den Baaken in der Richtung der Baaken halten, und auch hier dem Schiff durch Winken mit einer rothen Flagge die Fahrt andeuten. Sobald ſie aber das Schiff erreichen können, müſſen ſie dabei anlegen, um es zu beſetzen, und der Schiffer muß ihnen dies durch Mindern oder Backbraßen der Segel, ſo weit es angeht, erleichtern.

§. 5. Auch beim Auslaufen hat der Schiffer die §. 1. beſtimmte Strafe verwirkt, wenn er ohne Lootſen abfährt. Der Lootſe muß,

nachdem er das Schiff bis zur Rhede begleitet, mit einem dazu mitgenommenen Lootſenboote von den übrigen Lootſen zurückgebracht werden. Wenn die Lootſen und Lootſenböte aber zum Einholen anderer Schiffe gebraucht werden; ſo muß der ausgehende Schiffer den Lootſen mit einem beſonders dazu gemietheten Boote zurückſchicken.

§. 6. Sobald der Lootſe an Bord kommt, muß der Schiffer demſelben die erſte Marke, wie tief das Schiff geladen, und ob es einen hängenden oder geraden Kiel hat, anzeigen. Glaubt der Lootſe, das Schiff, weil es zu tief geht, oder aus andern Gründen nicht einbringen zu können, ſo muß er dem Schiffer einen guten Ankerplatz auf der Rhede anweiſen.

§. 7. Unternimmt er es aber, das Schiff einzubringen; ſo muß der Schiffer ihm die Leitung deſſelben ganz überlaſſen, auch ſein Schiffsvolk dazu anhalten, ihm in allen Stücken und beſonders bei Regierung der Segel und des Ruders genau zu folgen, und das Schiff da anzulegen, wo es der Lootſe nach der vom Hafenmeiſter und Ballaſt-Inſpektor erhaltenen Anweiſung hinbringt, und zwar alles bei Vermeidung von Zwei Thaler Strafe für jede zehn Laſt Schiffsgröße.

§. 8. Niemand muß die Tonnen, Bollen, Pricken und andere Seemarken verrücken, beſchädigen oder gar wegbringen, auch muß Jeder, wenn es unvorſätzlich dennoch geſchehen ſollte, dies dem Lootſenkommandeur ſogleich anzeigen, widrigenfalls er nach den Umſtänden nicht nur in eine Strafe von Funfzig bis Dreihundert Thalern verfällt, ſondern auch allen daraus entſtehenden Schaden und Nachtheil zu erſtatten ſchuldig iſt.

§. 9. Sobald Jemand auf der Rhede oder in der Fahrt ein im Grunde liegendes Wrak, unbezeichnete Anker, oder irgend andere der Schiffahrt nachtheilige Dinge bemerkt, muß er dieſe wo möglich gleich bezeichnen, oder ſich wenigſtens die Stelle genau merken, und ſie dem Lootſenkommandeur angeben.

Es darf auch kein Schiffer bei Zehn Thaler Strafe auf der Rhede vor Anker gehen, ohne ſeinen Anker gehörig bezeichnet (mit Boyen verſehen) zu haben.

§. 10. Bis das Schiff von den Zoll- und Accise-Offizianten viſitirt worden iſt, muß die Nationalflagge auf dem Beſaanmaſt wehen, und der Schiffer muß außer dem Lootſen Niemand an Bord laſſen, auch vor dem Viſitiren des Schiffs, bei Strafe der Confiscation oder anderer geſetzlichen Ahndung, kein Gut vom Schiff nehmen laſſen, ſondern ſich vielmehr gleich bei ſeiner Ankunft mit ſeinem Paß bei dem Lootſenkommandeur und bei dem Licent in Memel melden.

§. 11. Beim Anlegen an die Bohlwerke oder Kayen muß das Schiff jedesmal vorher Anker werfen, und ſich dann langſam heran ziehen laſſen, nie aber mit vollen Seegeln heranfahren.

Schiffe, die an den Bohlwerken liegen, müſſen lange Rollhölzer oder ſtarke Bündel Reiß oder Tauwerke dazwiſchen hängen. Auch darf kein Schiff ſeine Taue an die Bohlwerke, ſondern bei Vermeidung des Abhauens blos an die in einiger Entfernung von ſelbigen beſonders dazu eingerammten Pfähle feſt machen. Wer dieſe Vorſichtsmaaßregeln unterläßt, ſoll in Zwanzig Thaler Strafe genommen, in jedem Fall aber der Schiffer zum Erſatz des an den Bohlwerken vernrſachten Schadens angehalten werden.

§. 12. Die Schiffer, welche mit Ballaſt eingehen, müſſen ſich bei dem Ballaſt-Inſpektor melden, der ihnen den Ort, wo ſie den Ballaſt loſſen können, anzeigen, auch falls ſie ſich nicht ſelbſt Arbeiter und Geräthſchaften dazu miethen können, die etwa dazu nöthigen Feſtungsgefangenen, ſo wie die erforderlichen Karren und Planken beſorgen wird.

§. 13. Kein Schiff ſoll mit augenſcheinlich zu wenigem Ballaſt, oder gar ballaſtleer einkommen, mithin die Entſchuldigung, daß der Ballaſt an unſchädlichen Stellen in See geworfen worden, gar nicht angenommen, ſondern das Auswerfen des Ballaſtes, ohne Anweiſung des Ballaſt-Inſpektors, jedesmal mit einer Geldſtrafe von Fünfhundert Thalern belegt, und wenn der Ballaſt irgend nachtheilig werden kann, der Schiffer außerdem noch zur Herausſchaffung deſſelben, oder zu Deponirung der Herausſchaffungskoſten angehalten werden. Kann der Schiffer dieſe Koſten weder deponiren, noch Bürgſchaft dafür ſtellen, ſo iſt das Schiff mit Arreſt zu belegen, wobei der Schiffer dem Rheder und Ablader für jeden Verluſt verantwortlich wird.

§. 14. Der Lootſenkommandeur und die Lootſen, der Hafenmeiſter und der Ballaſt-Inſpektor müſſen bei eigener Verantwortung darauf Acht haben, ob jedes in den Hafen kommende Schiff noch den erforderlichen Ballaſt inne hat. Jeder Fall, wo dieſes nicht gefunden wird, muß dem Schiffahrtsgericht ſogleich angezeigt, und ſchlennigſt unterſucht und beſtraft werden.

Ballaſtſchiffe, die aus Häfen kommen, wo ihnen ein Atteſt über den eingenommenen Ballaſt mitgegeben wird, müſſen dies dem Ballaſt-Inſpektor vorzeigen.

Ballaſtwerfen ohne Wiſſen und Willen des Schiffers entſchuldigt dieſen nicht, obgleich ihm der Regreß an die Thäter offen bleibt.

§. 15. Will ein Schiffer ſeinen Ballaſt auf Privatballaſtplätzen, oder in Prahme oder andere Fahrzeuge loſſen, ſo muß er dieſes und den Ort, wo es geſchehen ſoll, ſowohl dem Ballaſt-Inſpektor als dem Hafenmeiſter anzeigen, damit durch eine ſtrenge Aufſicht jede Unordnung verhütet werde.

Für Unterlaſſung dieſer Anzeige verfällt der Schiffer in Funfzig Thaler Strafe.

In Prahme und andere offene Fahrzeuge darf Ballaſt niemals,

in bedeckte Fahrzeuge aber nur in ſofern geloſſet werden, als der Ballaſt-Inſpektor und Hafenmeiſter dieſelben beſehen, und ſich von ihrer tüchtigen Beſchaffenheit und hinlänglichen Sicherheit überzeugt haben. Der auf dieſe Art geloſſte Ballaſt muß beim Wegfahren den Arbeitsleuten nicht allein überlaſſen, ſondern es muß vom Schiffer ein zuverläſſiger Mann aus der Equipage mitgegeben, und dieſer angewieſen werden, darauf Acht zu haben, daß kein Ballaſt ins Waſſer geworfen werde.

§. 16. Beim Ballaſtauswerfen ſelbſt muß alle mögliche Vorſicht gebraucht werden, damit kein Ballaſt ins Waſſer falle. Für jede dabei bemerkte Nachläſſigkeit verfällt der Schiffer in Funfzig Thaler Strafe, und die Arbeitsleute, die den Ballaſt in den Hafen oder in die Fahrt geworfen haben, ſollen mit Zuchthaus- oder Veſtungsſtrafe belegt werden.

§. 17. Bei Vermeidung von Zwanzig Thaler Strafe darf kein Ballaſt unmittelbar aus dem Schiff auf das Bohlwerk geworfen, ſondern er muß hinaufgekarrt und bis zum Wegfahren, mindeſtens Vier und Zwanzig Fuß vom Rande des Bohlwerks aufgeſchüttet werden.

Auch andere ſchwere Waaren dürfen, bei Vermeidung eben dieſer Strafe, nicht näher am Bohlwerk aufgehäuft liegen.

§. 18. Sobald ein Schiff im Hafen geankert hat, muß es den Anker mit einer Boye bezeichnen, und ſich ſo legen, daß es nicht in die dem Dangeſtrohm gegenüber liegende und mit Boyen bezeichnete Poſtfahrt getrieben werden kann.

Auch muß jedes Schiff von den Holzhäfen, welche von der ſüdlichen Ecke der Dangemündung vorlängs dem Hafen liegen, wenigſtens 25 Klafter entfernt bleiben, und kein Tau an die Pfähle dieſer Holzhäfen befeſtigen, damit die Böte und Kähne immer eine offenbare Paſſage nach der Dange finden.

Aus demſelben Grunde dürfen auch am Ausfluß der Dange nie zwei Schiffe neben einander liegen. Wer dieſe Verbote übertritt, hat Zehn Thaler Strafe verwirkt.

§. 19. Den im Strom und im Hafen vom Hafenmeiſter oder deſſen Stromknechten zu machenden Anordnungen müſſen ſich alle See-, Haf- und Stromfahrer völlig unterwerfen, ihnen gemäß ihre Takelage ändern, die ausgebrachten Taue losmachen, ihren bisherigen Standort verlaſſen, die ihnen angewieſene neue Stelle annehmen u. ſ. w. Im Weigerungs- oder Zögerungsfalle haben ſie das Kappen der Taue und verhältnißmäßige Strafe zu gewärtigen.

Ohne Vorwiſſen des Hafenmeiſters darf beſonders kein in der Dange liegendes Schiff ſeinen Platz ändern.

§. 20. Die im Strome liegenden Schiffe müſſen die Braamrahen und Stangen abgenommen, den Klüverbaum, die blinde Rah, Beſaams-

gitaue und Ruderkopf eingenommen, die Rahen getoppt und die Anker gehörig aufgeſtellt haben. Sie dürfen auch nie eine ſolche Stellung annehmen, wobei der Bogſpriet über das Land oder über die Brücke ragt.

Wer eine dieſer Vorſichtsmaaßregeln unterläßt, iſt zu Fünf Thaler Strafe und vollſtändigem Schadenserſatz verpflichtet.

§. 21. Auf den Schiffen im Dangeſtrom, ſo wie an den Ufern dieſes Stromes darf kein Feuer gemacht, beſonders auch nicht Pech, Harz, Theer u. ſ. w. gekocht werden, ſondern dies muß auf den Schiffswerften oder in einem Gebäude geſchehen. Wer dawider handelt, iſt in Zwanzig Thaler Strafe verfallen; wenn aber Schaden daraus entſteht, nach den Kriminalgeſetzen zu beſtrafen. Zu Erleichterung des Kochens am Lande ſoll auf Erbauung einiger öffentlichen Kochhäuſer Bedacht genommen werden.

§. 22. Das Tabacksrauchen auf dem Deck ſolcher Schiffe, welche in der Dange liegen, iſt bei Ein Thaler Strafe verboten.

§. 23. Alle Schiffe müſſen, ſobald ſie im Hafen eingelaufen ſind, bei Funfzig Thaler Strafe, ihr am Bord befindliches Pulver ſogleich zur ſichern Aufbewahrung auf dem Lande abliefern.

Das Schießen auf dieſen Schiffen iſt bei Zwanzig Thaler Strafe ganz verboten.

§. 24. Jedes Schiff, das Kielholen will, muß an die Kielbänke hinter der Dangebrücke anlegen, oder, wenn es dazu zu groß iſt, muß es dem Schiffahrtsgericht angezeigt werden, das einen andern ſchicklichen Kielplatz beſtimmen wird.

Nirgends aber darf beim Kielholen ein Tau queer über den Strom geſpannt werden.

§. 25. Kein Schiffer darf Jemanden bei Funfzig Thaler Strafe, ohne Paß des Schiffahrtsgerichts, mitnehmen. Alles Schiffsvolk, welches er in Memel annimmt, muß durch die Waſſerdiener gedeuert und auf dem Schiffahrtsgericht gemuſtert, auch daſelbſt eine Certepartie über die in Memel eingenommene Ladung gemacht werden. Wer dieſes unterläßt, hat Zehn Thaler Strafe verwirkt.

§. 26. Jeder Schiffer hat ſeine Leute anzuhalten, am Lande keine Unordnungen oder Händel zu machen, auch nicht bis nach zehn Uhr Abends am Lande zu bleiben, widrigenfalls ſie arretirt, und mit Geld oder am Leibe beſtraft werden ſollen.

§. 27. Kein Schiff darf mit geſpannten Segeln in die Dange oder aus der Dange laufen, ſondern muß ſie niederlaſſen. Wer dies unterläßt, iſt zu Schadenserſatz und zu Zehn Thaler Strafe verpflichtet.

§. 28. Wenn mehrere Schiffe an demſelben Orte im Strom ihre Ladung loſſen oder einnehmen wollen; ſo hat das zuerſt angekommene Schiff vor dem ſpäter gekommenen den Vorzug. Hat das erſtere aber

Vier und Zwanzig Stunden ungenutzt verſtreichen laſſen; ſo muß es dem folgenden ſofort Platz machen.

§. 29. Ballaſtſchiffe müſſen den nachkommenden Ballaſtſchiffen, ſobald ſie ihren Ballaſt gelöſſt haben, in der Regel aber, nachdem ſie Vier und Zwanzig Stunden an der Ballaſtkay gelegen haben, ihren Platz räumen, widrigenfalls ſie vom Ballaſt-Inſpektor zurückgewieſen und ihnen die Taue gekappt werden ſollen. Nur in außerordentlichen Fällen kann der Ballaſt-Inſpektor nach pflichtmäßigem Ermeſſen ihnen eine längere Friſt zum Ballaſtlöſſen geſtatten, ſo wie er auch Schiffen, die zu ſcharf gebaut ſind, um ballaſtleer zu liegen, eine ihren Umſtänden angemeſſene Nachſicht angedeihen laſſen wird.

§. 30. Die bereits zugeladenen Schiffe müſſen aus der Dange ſofort nach dem Hafen gehen, in ſo ferne das Ausgehen aus der Dange nicht eben gefährlich ſein ſollte. Auch kann der Hafenmeiſter zugeladenen Schiffen erlauben, in der Dange zu bleiben, ſo fern und ſo lange nach ſeinem pflichtmäßigen Ermeſſen kein Nachtheil davon zu beſorgen iſt.

§. 31. Die Schiffe, Kähne u. ſ. w., die ihre Waaren ohne große Unbequemlichkeit an einer andern Stelle im Strom laden und löſſen können, müſſen denjenigen Platz machen, die dieſe Stelle nöthig gebrauchen, vorzüglich denen, die bei dem Königlichen Packhofe, bei der Heringsbrake, bei der Flachswaage, oder bei unmittelbar an den Strom ſtoßenden Speichern anzulegen haben.

§. 32. Zur Jahrmarktszeit muß den Fahrzeugen, die Waaren zum Markte geladen haben, zum Aus- und Einlöſſen derſelben der nöthige Raum an der Altſtädtſchen Ladebrücke verſchafft werden.

§. 33. Beim Durchgehen der Schiffe und Kähne durch die Brücke muß die vorſtehend feſtgeſetzte Ordnung beobachtet werden. (§. 28. §. 32.)

§. 34. Alles nach der Dange gehende Holz muß im Hafen zuvörderſt aufgebunden, in einzelnen Tafeln oder Jöllen in die Dange gebracht, und innerhalb Vier und Zwanzig Stunden entweder in die Kanäle oder Graben, die mit dem Strome in Verbindung ſtehen, oder aufs Ufer gezogen werden. Wer dies unterläßt, hat Zehn Thaler Strafe verwirkt, und zu gewärtigen, daß das Holz auf ſeine Gefahr und Koſten werde fortgebracht werden. Ueberhaupt darf der Dangeſtrom nicht als Holzhafen genutzt, und daher Niemandem, der nicht einen Graben oder Uferplatz davon beſitzt, Holz hinein zu bringen geſtattet werden.

§. 35. Vor den, längs dem Hafen liegenden Holzhäfen dürfen weder Holzſtapel noch ſogenannte Sommerhäfen angelegt werden, die außerhalb der Linie zwiſchen der nördlichen Ecke der Dangemündung und der ſüdlichen Ecke des alten Ballaſtplatzes zu liegen kommen. Auch ſoll, bei Fünf Thaler Strafe für jeden Pfahl, Niemand ohne Erlaubniß

des Schiffahrtsgerichts seinen Holzhafen vergrößern, und außerdem die widerrechtlich eingerammten Pfähle oder angebrachten Ausbaue sogleich fortzuschaffen schuldig sein.

§. 36. Balken, Rundholz, Masten und Spieren dürfen nicht ohne nachgewiesene Nothwendigkeit und besondere Erlaubniß des Schiffahrtsgerichts in der Dange verladen werden, widrigenfalls die Taue des ladenden Schiffes sofort gekappt werden, und dasselbe für Gefahr und Kosten des Kontravenienten nach dem Hafen gebracht, auch dieser in Zehn Thaler Strafe genommen werden soll.

Dagegen dürfen zwar alle Holzwaaren, die in Prahmen oder Böten nach dem Schiffe kommen, in der Dange verladen, jedoch müssen die Prahme oder Böte hinter dem Steuer-Ende des Schiffes in eine Reihe gelegt werden, um die Passage nicht zu verengen. Ist dazu nicht Platz, so muß kein zweites Fahrzeug eher ans Schiff gebracht werden, als bis das erste ausgeladen ist.

§. 37. Beim Ballastlossen in der Dange (das der Ballast-Inspektor nur in Nothfällen gestatten darf) muß besonders darauf gesehen werden, daß der Ballast sogleich fortgeschafft und nicht zum Nachtheil der Landpassage aufgehäuft werde.

Bei Privatbohlwerken ist der Eigenthümer zwar nicht an die Bestimmungen des §. 17. gebunden, doch muß der Ballast nie so nahe am Rande des Bohlwerks liegen, daß etwas in den Strom fallen oder hinein gespühlt werden kann.

§. 38. Alle Privatbesitzer eines Theils des Dangeufers sind verpflichtet, ihre Bohlwerke oder Ladebrücken so zu befestigen und zu unterhalten, daß von dem Ufer nichts durch oder ins Wasser herabfallen kann. Wird ein solcher Fehler entdeckt, und in der vom Schiffahrtsgericht bestimmten Zeit nicht reparirt, so soll er sogleich auf Kosten des Besitzers verbessert, und dieser in Zehn bis Funfzehn Thaler Strafe genommen werden.

§. 39. Wer Steine, Sand, Erde, und überhaupt solche Sachen in den Strom und Hafen oder im Winter aufs Eis wirft, welche jene verschlemmen und veruntiefen können, hat Zehn Thaler Strafe verwirkt, und ist zur Herausschaffung verpflichtet.

§. 40. Wer ohne besondere Erlaubniß des Schiffahrtsgerichts, wenn der Strom gefroren ist, Löcher im Eise aufhauet, oder gar ganze Stellen zum Fortbringen von Fahrzeugen aufeiset, hat Ein bis Zehn Thaler Strafe verwirkt, und ist für jeden daraus entstehenden Schaden verantwortlich. Das Aufeisen auf 1 bis 2 Fuß Breite rund um die Schiffe macht hiervon eine Ausnahme.

Zweiter Abſchnitt
der Hafen- und Lootſen-Ordnung für den Seehafen Memel.

Inſtruktion für den Lootſenkommandeur.

§. 41. Der Lootſenkommandeur muß die Beſtimmungen der gegenwärtigen Hafenordnung genau befolgen, auch auf deren Befolgung bei eigener Verantwortung Acht haben, ganz vorzüglich aber darauf ſehen, daß die Lootſen von Tagesanbruch bis es Abends dunkel wird, und falls noch ſpät Schiffe in der Ferne wahrgenommen werden, auch die Nacht hindurch Wache halten, und daß ſie, ſobald ſich ein Schiff ſehen läßt (welches ſogleich dem Lootſenkommandeur gemeldet werden muß), demſelben ohne Aufenthalt mit einem Lootſenboote nach der Rhede entgegen fahren.

§. 42. Wenn die Lootſen bei anſcheinender Gefahr Bedenken tragen, oder ſich weigern, hinauszufahren, muß der Lootſenkommandeur ſie ſelbſt anführen und mitfahren. Glaubt er ſelbſt dem ankommenden Schiffe nicht entgegen fahren zu können, und es findet ſich ein nüchterner und erfahrner Schiffer, der dahin zu fahren ſich übernimmt; ſo iſt er und mit ihm die Lootſen herauszufahren durchaus verpflichtet.

Jede hiebei ſo wie bei §. 43. bis 48. bewieſene Feigheit, oder wenn auch geringe Nachläſſigkeit, ſoll aufs nachdrücklichſte und nach Befinden ſofort, im Wiederholungsfall aber unausbleiblich mit Kaſſation, im Fall aber Schaden daraus entſtanden iſt, außerdem noch nach den Kriminalgeſetzen beſtraft werden.

§. 43. Haben die Lootſen wegen Sturm oder dergleichen dem Schiffe nicht bis nach der Rhede entgegen gehen können; ſo muß der Lootſenkommandeur dafür ſorgen, daß ſie mit einem Lootſenboote auslaufen, und ſo nahe an den Banken als möglich in der Richtung der Baaken halten. (§. 4.) Er ſelbſt muß ſich dann aber ungeſäumt nach der Flaggenbaake begeben, und durch Winken mit dieſer den Lauf des Schiffes dirigiren.

§. 44. Zeigt ſich, daß das Schiff zum Einlaufen wahrſcheinlich zu tief liegt, oder daß daſſelbe anderer Umſtände wegen nicht ohne die größte Gefahr einkommen kann, ſo muß der Lootſenkommandeur ſogleich ſämmtliche Baaken niederlegen. Dies muß überhaupt auch geſchehen, wenn fliegender Sturm oder andere Umſtände gar kein Einlaufen geſtatten.

§. 45. Kommt aller angewandten Vorſicht unerachtet ein Schiff in Gefahr oder gar auf den Strand, ſo muß der Lootſenkommandeur ſogleich ein oder ein Paar Böte mit ſtarken Ankern und Tauen und andern Rettungsgeräthſchaften herausſchicken oder ſie ſelbſt nach dem Schiffe begleiten, um dies wo möglich ſogleich wieder abzuwinden, und

flott zu machen. Der Lootsenkommandeur ist verantwortlich dafür, daß die hiernach und nach §. 46. erforderlichen Böte, Taue, Anker und andere Rettungsgeräthschaften stets vollständig in brauchbarem Stande bereit gehalten werden, er ist verpflichtet, was daran fehlt, der Kaufmannschaft oder dem Schiffahrtsgerichte ungesäumt anzuzeigen, und auf der schleunigen Anschaffung oder Wiederherstellung zu bestehen. (Siehe §. 53.)

§. 46. Erlaubt die Witterung es aber nicht, mit gewöhnlichen Böten an das Schiff zu kommen; so ist es unerläßliche Pflicht des Lootsenkommandeurs, sich zu Rettung der Menschen und wichtigsten Güter oder Dokumente mit dem sogenannten Rettungsboote sogleich selbst nach dem Schiffe zu begeben, zu welchem Ende dies Boot mit allen dazu gehörigen Utensilien und Rettungsgeräthschaften jeden Augenblick zum Auslaufen bereit gehalten werden muß.

§. 47. Schiffe, die in den Hafen nicht einlaufen können oder wollen, sondern auf der Rhede bleiben, muß der Lootsenkommandeur sogleich einen sichern Ankerplatz anweisen lassen; im Fall sie aber in Noth oder auf eine gefährliche Stelle gerathen sind, muß er ihnen ungesäumt mit den erforderlichen Anstalten zu Hülfe kommen, auch wenn er es nöthig findet, einen Lootsen am Bord lassen.

§. 48. Die Aufsicht über die gestrandeten Schiffe und die Bergung der dazu gehörigen Güter liegt zwar den Strandoffizianten ob: so lange indessen die Lootsen an der Rettung des Schiffs oder der Menschen und wichtigsten Güter noch arbeiten, ist es die Pflicht des Lootsenkommandeurs, solche Anstalten zu treffen, daß den Strandoffizianten die Bergung und Aufsicht, welche ihnen obliegt, so viel möglich erleichtert werde.

§. 49. Es ist Pflicht des Lootsenkommandeurs, die Fahrt oft und während der Zeit, da die Schiffahrt im Gange ist, wo möglich alle Tage, zu untersuchen und auszupeilen, wobei der Hafen-Bau-Inspektor, so oft es angeht, mitzufahren die Pflicht und das Recht hat.

Er muß auch ein genaues Tagebuch über Wind und Wetter, über den Zustand, die Tiefe und die Veränderungen des Stromes und Fahrwassers, so wie über die ein- und ausgehenden Schiffe führen, und dabei Namen des Schiffes, Namen des Schiffers, Gegenstand der Ladung, den Ort, von welchem das Schiff kommt, oder wohin es geht, die Tiefe auf welche es abgeladen ist, und den Namen des Lootsen, der es ein- oder ausgebracht, genau bemerken.

Die bemerkten Aenderungen an der Fahrt, Rhede und Hafen muß der Lootsenkommandeur, durch Anschlag an der Börse, den Kaufleuten und Schiffern ohne Anstand bekannt machen, so fern sie irgend einen wesentlichen Einfluß auf die Schiffahrt haben.

§. 50. Der Lootsenkommandeur muß besonders darauf sehen, daß

die Baaken zweckmäßig geſtellt und gut in Ordnung gehalten werden, ſo wie auch, daß die Fahrt mit einer hinreichenden Anzahl gehöriger Marken deutlich bezeichnet ſei. (§. 2.) Vorzüglich muß er das Fahrwaſſer, die Rhede und die Baaken nach Stürmen jedesmal genau unterſuchen, und ſämmtliche Zeichen revidiren, ob ſie noch vorhanden ſind, und an den rechten Stellen liegen, auch ob die Baaken noch zweckmäßig ſtehen.

§. 51. Sobald Zeichen unrecht liegen oder fehlen, muß er ſie durch die Lootſen an die rechte Stelle legen oder durch andere erſetzen laſſen, in welcher Hinſicht Reſervezeichen von jeder Sorte, ſo wie Reſerveruthen zu den Baaken beſtändig bei der Pilotage vorräthig gehalten werden müſſen. Die Baaken darf der Lootſenkommandeur nie eigenmächtig verrücken, ſondern ſobald er es für nöthig erachtet, muß er es dem Schiffahrtsgericht anzeigen, welches die nöthigen Veränderungen denn ganz ungeſäumt, jedoch mit Zuziehung des Hafen-Bauinſpektors, Hafenmeiſters, ſämmtlicher Oberlootſen und einiger erfahrener Schiffer zu veranlaſſen hat.

§. 52. Alle vom Lootſenkommandeur bemerkte, oder ihm angezeigte, der Schiffahrt nachtheilig liegende alte Anker, Wracke, oder andere Gegenſtände muß er, ſobald es angeht, herausſchaffen, bis dahin aber ſogleich durch eine Warnungsmarke (einen Kreuzbeſen) bezeichnen laſſen, und dem Schiffahrtsgerichte davon Anzeige machen; ſo wie er über alle etwanige Verbeſſerungsvorſchläge mit dem Schiffahrtsgericht, als der ihm unmittelbar vorgeſetzten Behörde, zu konferiren hat.

§. 53. Der Lootſenkommandeur führt die beſondere Aufſicht über die Lootſenböte, das geſammte Pilotageweſen und die Rettungsanſtalten. Er muß dafür ſorgen, daß es an nichts fehle, und alles zum jedesmaligen Gebrauch ſtets in Bereitſchaft ſei. So oft daher etwas anzuſchaffen oder zu repariren nöthig iſt, muß er dies ſogleich anzeigen und beſorgen laſſen. Er muß auch über das Pilotageweſen ein ganz genaues Inventarium führen.

§. 54. Schiffer, die ausgehen wollen, müſſen ſich beim Lootſenkommandeur melden, und erhalten von ihm, gegen Abgabe des von der Lizentkammer erhaltenen Erlaubnißſcheins, einen Lootſenzettel, wodurch ihnen ein Lootſe zum Ausbringen angewieſen wird. Er darf bei Kaſſationsſtrafe kein Schiff ausgehen laſſen, oder ihm einen Lootſen zuweiſen, bevor der Schiffer den von der Lizentkammer empfangenen Erlaubnißſchein eingehändigt hat.

§. 55. Die Anzahl der Lootſen kann niemals unter zwölf ſein. Dagegen aber bleibt der Kaufmannſchaft unbenommen, die Anſetzung von ſo viel mehrerer zu veranlaſſen, als ſie dem Bedürfniß der Schiffahrt angemeſſen findet. Auf jede fünf gemeine Lootſen wird wenigſtens ein Oberlootſe angeſtellt. Sollte demohnerachtet bei ungewöhn-

lich lebhafter Schiffahrt die Zahl der regelmäßig angeſtellten Lootſen nicht hinreichen; ſo muß der Lootſenkommandeur ſo viele Hülfslootſen, als nöthig ſind, ſogleich engagiren, und daher beſtändig darauf bedacht ſein, erfahrne Seeleute hiezu in Bereitſchaft zu haben, von deren Qualifikation zu dieſem Geſchäfte er ſich überzeugt hat.

§. 56. Kein Lootſe darf bei Kaſſation ein Schiff eher beſteigen, um es in See zu bringen, ehe er von dem Lootſenkommandeur Befehl dazu erhalten hat. Der Lootſenkommandeur iſt dagegen gehalten, die Schiffe nach der Reihe abzufertigen, nach welcher ſie ihm ihre Erlaubnißſcheine von der Lizentkammer einhändigen. Jedoch verſteht es ſich von ſelbſt, daß ein Schiff, welches ausgebracht werden kann, nicht deswegen aufgehalten werden darf, weil ein anderes, das durch ſeine beſondere Verhältniſſe auszugehen verhindert wird, etwa früher am Lizent abgefertigt worden iſt.

Dem Lootſenkommandeur und den Lootſen wird durchaus verboten, von den Schiffern oder Paſſagieren irgend ein Geſchenk an Geld oder andern Sachen zu fordern. Sie ſind auch nicht befugt, für ihre gewöhnliche Amtsverrichtungen eine freiwillig angebotene Belohnung anzunehmen. Nur in außerordentlichen Fällen, wenn z. B. ihre Amtsverrichtung mit eigner Gefahr verknüpft war, oder durch ihre Bemühungen ein Schiffer oder Paſſagier aus einer wirklichen Gefahr gerettet iſt, kann ihnen die Annahme eines freiwillig gegebenen Geſchenks geſtattet werden, ſie müſſen jedoch der unmittelbar vorgeſetzten Behörde ſofort und ſpäteſtens binnen 24 Stunden davon Anzeige machen, welches die eintretenden Umſtände zu berückſichtigen und hiernach zu beſtimmen hat, ob dem Beſchenkten das angenommene Geſchenk als eine freiwillig gegebene Belohnung ſeiner außerordentlichen Dienſtleiſtungen nach der obigen Feſtſetzung zu belaſſen, oder aber demſelben das erhaltene Geſchenk, als eine geforderte oder unverdiente Belohnung, zu entziehen und zur Armenkaſſe abzuliefern ſei.

Jede Uebertretung dieſer Vorſchrift wird, außer dem Verluſte des geforderten und verſchwiegenen Geſchenks, nachdrücklich beſtraft; im Wiederholungsfalle iſt dieſe Strafe allenfalls bis zur Kaſſation zu verſchärfen.

Iſt ein Schiffer, um verweigerter oder vorenthaltener Geſchenke willen, unbillig behandelt, aufgehalten, oder ihm nicht die bereiteſte Hülfe geleiſtet worden; ſo hat der Lootſenkommandeur oder Lootſe ſofort Kaſſation verwirkt.

Die Schiffsmäkler ſind von Amtswegen verpflichtet, jeden zu ihrer Kenntniß gelangenden Fall, wo ein Geſchenk gefordert oder angenommen worden, der unmittelbar vorgeſetzten Behörde ſofort anzuzeigen. Unterlaſſen ſie dieſe Anzeige, ſo werden ſie als Mitſchuldige angeſehen und beſtraft.

§. 57. Bei Havarie oder andern Unterſuchungen, wo der Lootſenkommandeur vom Schiffahrtsgericht als ſachverſtändiger Deputatus zugezogen wird, liegt ihm die vorzüglichſte Gewiſſenhaftigkeit und Unpartheilichkeit ob.

§. 58. Der Lootſenkommandeur muß ſich oft bei den einkommenden Schiffern über das Verhalten des Lootſen, der bei ihnen am Bord geweſen, erkundigen, die von den Schiffern gegen ſie angebrachten Klagen mit Billigkeit aufnehmen, und auf der Stelle ſtreng unterſuchen, und überhaupt darauf ſehen, daß die Lootſen ihre Pflichten ohne Ausnahme genau erfüllen, indem ſie ihm zunächſt untergeben ſind, und er für ihr Betragen in ſoweit verantwortlich iſt, als ihm unzeitige Nachſicht, Partheilichkeit oder Sorgloſigkeit dabei nachgewieſen werden kann.

Dagegen hat er auch das Recht und die Pflicht, bei jeder Vakanz unter den Lootſen den Vorſchlag zur Beſetzung der erledigten Stellen zu machen. Er muß auch die Anzuſtellenden jedesmal genau prüfen, und iſt überhaupt dafür verantwortlich, daß zu jeder Zeit ordentliche und geſchickte Lootſen gehalten werden.

Jede Dienſtvernachläſſigung der Lootſen muß er ſogleich ſelbſt beſtrafen, oder dem Schiffahrtsgerichte zur ſchnellen Beſtrafung anzeigen. (S. §. 74.)

§. 59. Der Lootſenkommandeur iſt dem Schiffahrtsgerichte untergeordnet und den bereiteſten Gehorſam ſchuldig.

Wenn er ſich auf kurze oder lange Zeit von ſeinem Poſten entfernt, muß er den älteſten Oberlootſen zur Wahrnehmung ſeiner Geſchäfte ſubſtituiren; letzteres jedoch immer mit ausdrücklicher Genehmigung des Schiffahrtsgerichts, ohne deſſen Erlaubniß der Lootſenkommandeur ſich keinen Tag und zur Zeit der Schiffahrt ſich keinen halben Tag entfernen darf. Unterläßt er dieſe Anzeige, ſo bleibt er nicht allein für ſeinen Stellvertreter verantwortlich, ſondern ſoll auch überdies noch in eine Ordnungsſtrafe genommen werden.

Dritter Abſchnitt

der Hafen- und Lootſen-Ordnung für den Seehafen Memel.

Inſtruktion für die Lootſen.

§. 60. Die Lootſen, deren in Memel mindeſtens zwei Oberlootſen und zehn gemeine Lootſen ſind, deren Zahl aber nach dem Gutachten der Kaufmannſchaft vermehrt werden kann, ſtehen zunächſt unter den Befehlen des Lootſenkommandeurs, dem (oder im Fall der Abweſenheit ſeinem Stellvertreter, welches der jedesmal anweſende und dienſtfähige älteſte Oberlootſe iſt) ſie den pünktlichſten und bereiteſten Gehorſam in allen Stücken ſchuldig ſind.

Die Lootſen werden vom Lootſenkommandeur mit Zuziehung des Hafenmeiſters und ſämmtlicher Oberlootſen geprüft und vom Schiffahrtsgericht beſtätigt. Es dürfen nur erfahrne, geſunde und ſtarke Seeleute von unbeſcholtenem Rufe als Lootſen angeſtellt werden. Bei ihrer Wahl muß das Schiffahrtsgericht vorzüglich auf die Vorſchläge des Lootſenkommandeurs und der Kaufmannſchaft rückſichtigen. Auf keinen Fall kann ein Seemann, welchen der Lootſenkommandeur für unfähig erklärt, zum Lootſen angenommen werden.

Unter gleich vorzüglichen Seeleuten ſollen diejenigen vorgezogen werden, die fertig leſen und ſchreiben können. Zum Oberlootſen, deren wenigſtens einer auf jede fünf gemeine Lootſen ſein muß, darf Niemand angenommen werden, der nicht ganz fertig leſen und ſchreiben kann.

Die Lootſen werden vereidigt, ſind jedoch nicht als feſt angeſtellte Offizianten anzuſehen, und können nicht allein bei erwieſenem Dienſtvergehen, ſondern auch wenn ſie dem Trunke ergeben ſind, oder wenn ſie nach dem Zeugniſſe des Lootſenkommandeurs nicht mehr zu Lootſen taugen, ohne weitere Unterſuchung geradehin entlaſſen werden.

Dieſes Zeugniß muß aber durch den Hafenmeiſter, oder durch zwei Mitglieder der Memler Kaufmannſchaft, oder durch zwei Schiffer, oder zwei Oberlootſen beſtätigt werden.

§. 61. Die Lootſen ſind alles, was die gegenwärtige Hafenordnung beſtimmt, zu befolgen, auch auf die Befolgung derſelben Acht zu haben, verbunden, ganz vorzüglich aber liegt ihnen die Sorge für die einkommenden Schiffe ob, ſie müſſen ſich ſtets in zwei Wachen theilen, deren jede mindeſtens aus einem Oberlootſen und fünf gemeinen Lootſen beſteht, und von welchen letztern einer ſich beſtändig, ſo lange es Tag iſt, auf dem Lootſenthurm (Kielbaake) aufhalten, aber alle zwei Stunden abgelöſet werden ſoll. Dieſer muß darauf Acht haben, ob ſich ein Schiff in See zeigt. Sobald dies geſchieht, muß er es gleich dem Lootſenkommandeur melden, und die andern zur Wache gehörigen Lootſen müſſen unterdeſſen, je nachdem Wind und Wetter es erheiſchen, eine Segelchalouppe oder ein Ruderboot zum Ausgehen fertig machen.

Ein Oberlootſe fährt darin mit vier oder fünf gemeinen Lootſen dem Schiffe ſogleich entgegen, und die andern bisher nicht zur Wache gehörigen Lootſen treten nun ganz in Stelle der in See gegangenen.

§. 62. Die ausgegangenen Lootſen müſſen ſich, wenn ſie mehrere Schiffe in See gewahr werden, auf dieſe vertheilen, und ſie wo möglich alle beſetzen, die Lootſenchalouppe aber mit einem Schiff mit herein bringen. Zeigen ſich mehrere Schiffe, als die Lootſen beſetzen können: ſo müſſen auch die zurückgebliebenen Lootſen ihnen gleich entgegen fahren, und nöthigenfalls nur einer oder zwei zurück bleiben, um

die Hülfslootſen zuſammen zu rufen, auch bei etwanigen Unglücksfällen der Schiffe den Lootſenkommandeur zu unterſtützen.

§. 63. Wenn die Lootſen wegen Sturm und dergleichen in See zu gehen Bedenken haben, der Lootſenkommandeur aber mitzugehen bereit iſt, ſo müſſen die Lootſen ſofort mit ihm hinausfahren, es mag dies zur Einholung eines ankommenden, oder zur Hülfe eines verunglückten oder in Gefahr ſchwebenden Schiffes geſchehen.

Der Kommandeur beſtimmt die Oberlootſen und Lootſen, die ihn begleiten ſollen, und derjenige Oberlootſe oder Lootſe, der, ſobald der Kommandeur ſich mitzufahren erklärt hat, nur auch noch die geringſte Bedenklichkeit gegen das Auslaufen äußert, iſt auf der Stelle ganz unbedingt kaſſirt und darf niemals mehr als Lootſe gebraucht werden.

Aufwiegelnde Reden oder Widerſetzlichkeit ſollen überdies noch mit Gefängniß-, Zuchthaus- oder Feſtungsſtrafe, nach dem Grade des Verſchuldens, beahndet werden.

§. 64. Können die Lootſen nicht in See kommen, ſo müſſen ſie dem Schiffe, ſo weit es irgend möglich, entgegen fahren, und ihm mit einer rothen Flagge die Fahrt andeuten. Die zurückgebliebenen Lootſen müſſen ſich aber ſogleich nach den Baaken begeben, und mittelſt derſelben den Lauf des Schiffes nach Anordnung des Lootſenkommandeurs, oder in deſſen Abweſenheit des Oberlootſen, dirigiren.

§. 65. Andere, als die beſonders dazu angeſchafften Lootſenböte ſollen nur in dem Falle gebraucht werden, wenn die Lootſenböte ſchon in See, oder wider Verhoffen nicht ſo ſchnell als ein anderes Fahrzeug in dringenden Fällen bereit ſind.

§. 66. Sobald der Lootſe das Schiff beſteigt, muß er ſich genau erkundigen, auch ſelbſt unterſuchen, wie tief es geht, und ſelbſt die Leitung des Schiffs übernehmen. Geht das Schiff zu tief zum Einlaufen, ſo hat er es an einen ſichern Ankerplatz auf der Rhede zu bringen; wenn es aber einlaufen kann, ſo fährt er damit in den Hafen, legt es an den ihm vom Hafenmeiſter oder Ballaſtinſpektor zu beſtimmenden Platz, und muß den Schiffer dann zum Lootſenkommandeur hinweiſen und ihn auffordern, ſich von demſelben ein Exemplar dieſer Hafenordnung geben zu laſſen, um ſie genau zu befolgen.

§. 67. Wenn der Lootſe das Schiff auf der Rhede ſicher vor Anker gebracht hat, ſo kommt er nach dem Hafen zurück, und muß dem Lootſenkommandeur den Namen des Schiffes und Schiffers, den Ort, von wo es kommt, die Ladung und wie tief das Schiff geht, auf einem geſchriebenen Zettel genau anzeigen.

§. 68. Die Lootſen müſſen das Fahrwaſſer und das ganze Memelſche Revier, ſo oft es angeht, und bei lebhafter Schiffahrt wenigſtens das Fahrwaſſer, täglich unterſuchen, um beſtändig ganz genau damit bekannt zu ſein. Sie müſſen dabei auch die Seezeichen jedesmal

nachſehen, und was ſie verändert, verletzt oder unzweckmäßig liegend finden, ſo wie alle etwa der Schiffahrt nachtheilige Gegenſtände im Grunde des Meeres, dem Lootſenkommandeur ſogleich anzeigen.

§. 69. Die Lootſen müſſen die Seezeichen jederzeit nach Anweiſung des Lootſenkommandeurs legen oder aufnehmen, ſich überhaupt mit ihnen, ſo wie mit den Baaken und deren Gebrauch, und mit allen Pilotagegeräthen, den Rettungsanſtalten u. ſ. w. genau bekannt machen, da ihnen der Gebrauch und auch die Unterhaltung derſelben nach Anweiſung des Lootſenkommandeurs zunächſt obliegt.

§. 70. Das Einholen und Ausbringen der Schiffe durch die Lootſen geſchieht in der Regel nach einer gewiſſen Reihefolge, ſo, daß ein Lootſe nach dem andern die Schiffe beſetzt. Die Oberlootſen werden bei dieſer Reihefolge mitgezählt. Etwanige Hülfslootſen haben keinen Anſpruch auf eine Reihefolge, ſondern werden nur in Nothfällen gebraucht.

Wenn jedoch der Lootſenkommandeur es befiehlt, iſt jeder Lootſe ohne Rückſicht auf die Reihefolge, Schiffe ein- und auszubringen, und wenn die Reihe an ihm war, zurück zu treten, unbedingt und ohne Widerrede verpflichtet.

§. 71. Kein Lootſe darf ohne Anweiſung des Lootſenkommandeurs, und bevor der Schiffer ſich bei demſelben gemeldet, ein Schiff ausbringen. Der Schiffer muß den vom Lootſenkommandeur erhaltenen Lootſenzettel dem Lootſen, der ihn in See begleitet, einhandigen, und dieſer hat ihn nachher dem Lootſenkommandeur wieder zurück zu geben.

§. 72. Kein Lootſe darf ſich ohne Erlaubniß des Lootſenkommandeurs von ſeinem Poſten oder ſeiner Wohnung entfernen, und wenn er zu der Hälfte der Lootſen gehört, die die Wache halten müſſen, ſo darf ihm in der Regel gar kein Urlaub gegeben werden.

§. 73. Ganz beſonders ſind die Lootſen noch verpflichtet, darauf zu ſehen, daß die Beſtimmungen der §§. 6. bis 17. von den Schiffern genau befolgt werden. Wenn ſie Verletzungen derſelben bemerken, müſſen ſie es ſogleich anzeigen, widrigenfalls ſie als Mitſchuldige des Schiffers angeſehen und beſtraft werden ſollen.

§. 74. Vorſätzlicher Ungehorſam gegen die Befehle des Lootſenkommandeurs ſoll mit Kaſſation und Gefängniß beſtraft werden. Sobald der Lootſenkommandeur wegen Gefahr, in welcher ſich ein Schiff befindet, ſelbſt mit ausgeht, hat er das Recht, ſich durch jedes Mittel, das er vor der Obrigkeit und ſeinem Gewiſſen ſich verantworten zu können trauet, auf der Stelle den unbedingten Gehorſam zu verſchaffen. Außer ſolchen Nothfällen aber kann er nur kleine Dienſtvergehen der Lootſen ſelbſt mündlich unterſuchen und ſogleich mit Arreſt beſtrafen, der jedoch nicht die Dauer von 24 Stunden überſteigen darf. Größere Verſehen muß der Lootſenkommandeur dem Schiffahrtsgericht

anzeigen, welches ſie dann ſo ſchnell als möglich zu unterſuchen und zu beſtrafen hat.

Zur Entlaſſung der Lootſen bedarf es §. 60. gar keiner förmlichen Unterſuchung, ſobald ihre Untauglichkeit nach §. 60. beſcheinigt wird, oder der Fall des §. 63. eintritt. Im letztern Falle darf der Lootſenkommandeur nur auf ſeinen Amtseid allein das Faktum dem Schifffahrtsgerichte anzeigen, und es bedarf zur Beſtätigung dieſer Anzeige keines andern Zeugniſſes.

Vierter Abſchnitt

der Hafen- und Lootſen-Ordnung für den Seehafen Memel.

Inſtruktion für den Hafenmeiſter.

§. 75. Der Hafenmeiſter hat die Beſtimmungen dieſer gegenwärtigen Hafenordnung aufs genaueſte zu befolgen, und auf deren Befolgung zu ſehen; insbeſondere führt er die Aufſicht über alle im Dangeſtrom und im Hafen liegende Schiffe. (§. 13. bis §. 40.) Er muß jedem Schiffe, ſobald es in den Hafen kommt, einen Platz anweiſen, und die Lootſen wohl im Allgemeinen inſtruiren, wo ſie die Schiffe, die ſie einbringen, in jedem Falle anlegen ſollen.

§. 76. Vorzüglich hat der Hafenmeiſter eine genaue Aufſicht über die in der Dange liegenden Schiffe zu führen, von welchen keines ſeinen Platz ohne ſein Vorwiſſen ändern darf. Er muß hierbei bei eigener Verantwortung auf Beobachtung der §§. 21—24. 27. 28. 30—34. und 36. dringen, und jede Verletzung derſelben, ſo wie überhaupt jede ihm bekannt werdende Unordnung, ſogleich dem Schiffahrtsgericht anzeigen.

§. 77. Bei den im Hafen liegenden Schiffen muß der Hafenmeiſter beſonders darauf Bedacht nehmen, daß kein Schiff in die Geſichtslinie der Baaken komme, oder dieſe zum Theil verdecke. Jedes Schiff, was zufällig etwa in die Geſichtslinie der Baaken gekommen ſein möchte, muß ſogleich daraus entfernt werden, und der Hafenmeiſter darf unter keinem Vorwande dulden, daß ein Schiff darin liegen bleibe.

§. 78. Der Hafenmeiſter iſt befugt, jedem Schiffer, der ſeinen Anordnungen zu folgen ſich weigert oder zögert, ſogleich die Taue kappen zu laſſen und ihn zu ſeiner Pflicht anzuhalten.

Um dem Hafenmeiſter die Ausſicht über die Schiffe zu erleichtern, und ſeine Befehle auszuführen, ſind ihm einige Strom-Knechte und Dange-Lootſen untergeordnet, welche die Schiffer gleichfalls gehörig reſpektiren müſſen.

§. 79. Der Hafenmeiſter ſteht unter den Befehlen des Schifffahrtsgerichts, und iſt dieſem den genaueſten Gehorſam ſchuldig. Er darf ſich auch ohne Erlaubniß deſſelben keinen Tag entfernen.

Gegeben Königsberg, den 10. Oktober 1809.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Dohna. Beyme.

Nr. 12.

Polizei-Ordnung für den Hafen und die Binnengewäſſer von Danzig. Vom 30. Januar 1821.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

Thun kund und fügen hiermit zu wiſſen, daß Wir nöthig erachtet haben, Beſtimmungen über das Verhalten der Schiffer auf der Rhede und im Hafen von Danzig zu erlaſſen. Wir verordnen daher wie folgt:

Vorſchriften für den Schiffer bei ſeiner Ankunft auf der Rhede und beim Einlaufen in das Fahrwaſſer.

§. 1. Sobald ein Schiff auf die Rhede vor Danzig kommt, ſoll der Führer deſſelben ſeine Nationalflagge aufſtecken, und wenn er in das Fahrwaſſer gehen will, den Lootſen erwarten, und bei Vermeidung einer Strafe von Zwei Thalern für jede zehnte Laſt der Größe des Schiffes nicht ohne ſeine Hülfe einlaufen. Im höchſten Nothfall, d. h. wenn der Schiffer augenſcheinlich Gefahr läuft, Schiff, Ladung und Mannſchaft zu verlieren, hat derſelbe zuvor den Steuermann, Hochbootsmann und Zimmermann, oder in Stelle eines derſelben einen anderen erfahrnen Seemann zu einem Schiffsrath zu verſammeln, und wenn dieſe nach reifer Ueberlegung es für nothwendig halten, das äußerſte Rettungsmittel zu ergreifen: ſo iſt es ihm erlaubt, ohne Lootſen einzuſegeln; er iſt in einem ſolchen Falle jedoch verpflichtet, den dadurch andern Schiffen und Gütern oder dem Fahrwaſſer verurſachten Schaden zu erſetzen.

Die Unterſuchung, ob ein ſolcher Nothfall wirklich ſtatt gefunden, geſchieht von dem Königlichen Polizeipräſidium unter Zuziehung der Lootſenkommandeurs und anderer Sachverſtändigen, und die Entſcheidung gebührt dem Kommerz- und Admiralitätskollegium zu Danzig.

§. 2. Wenn heftige Stürme oder andere Urſachen das Entgegenkommen der Lootſen verhindern, ſo hat der Schiffer folgende Signale zu beobachten:

1) die auf der äußerſten Spitze der öſtlichen Mole errichtete, oben mit einer Tonne verſehene Stange, welche ihm auch in dem Falle,

wenn die Moole von der rollenden See bedeckt seyn sollte, den Punkt anzeigt, wo dieselbe liegt, und wo er also einzulaufen hat;

2) die von der westlichen Moole durch eine rothe Flagge zu ertheilenden Zeichen, welchen er dergestalt zu folgen hat, daß er nach der Seite, wohin die Flagge geneigt wird, sich in der Fahrt halte, und wenn die Flagge ganz gerade in die Höhe gerichtet wird, auch seinen Lauf gerade aus nehme. Werden dem Schiffer keine solche Signale mit der Flagge gegeben: so darf er gar nicht einsegeln, sondern soll vor Anker geben oder die See halten.

§. 3. Die vom Lootsen vorzulegenden Fragen über den Zustand des Schiffes und der Mannschaft und über alle hierauf Bezug habende Gegenstände ist der Schiffer bei Vermeidung einer Strafe von Zwei Thalern von jeder zehnten Last nach der Größe des Schiffes auf das Gewissenhafteste zu beantworten verpflichtet.

§. 4. Wird wegen ansteckender Krankheiten oder verdächtiger Waare dem Schiffe ein Quarantaineplatz angewiesen, so muß der Schiffer sogleich eine gelbe Flagge aufstecken. Er darf alsdann ohne schriftliche Erlaubniß des Lootsenkommandeurs diesen Platz weder verlassen, noch mit andern Schiffen, Booten oder mit den Einwohnern des Strandes auf irgend eine Weise Gemeinschaft pflegen.

Die Uebertretung dieser Vorschriften soll mit der nachdrücklichsten Leibesstrafe, welche nach Beschaffenheit der Umstände der mit der Verletzung der Quarantaine vorhandenen Ansteckungsgefahr und nach Maaßgabe des dadurch verursachten Schadens von sechsmonatlicher Zuchthaus- oder Festungsstrafe bis zur Todesstrafe des Beils ausgedehnt werden kann, geahndet werden.

Ueberdies sollen die bestellten Quarantaineaufseher befugt seyn, die verbotene Kommunikation durch jedes nach dem Grade des Widerstandes erforderliche Zwangsmittel und äußersten Falls sogar durch Tödtung der Uebertreter zu hindern.

Diese Bestimmungen sollen dem Führer des Schiffes und dem Schiffsvolke, so wie solches unter Quarantaine gesetzt worden, ausdrücklich durch den Lootsenkommandeur bekannt gemacht werden.

§. 5. Den Anweisungen des Lootsen ist der Schiffer unbedingt zu folgen und daher auch an dem Orte Anker zu werfen verpflichtet, den ihm der Lootse auf der Rhede anweisen wird, wenn Umstände das Einbringen des Schiffes nicht gestatten. Beim Einlaufen aber ist dem Lootsen die Leitung des Schiffes gänzlich zu überlassen, und der Schiffer ist seinen Anordnungen bei einer Strafe von zwei Thalern für jede zehnte Last auf das genaueste zu befolgen verbunden. Sollte der Lootse aber bei der Führung des Schiffes Fehler machen, die das Schiff in Gefahr setzen, und sich nicht warnen lassen, so steht es dem Schiffer frei, mit Uebereinstimmung des nach §. 1. zu versammelnden Schiff-

raths, dem Lootſen die Direktion abzunehmen; ein ſolcher Fall muß aber dem Lootſenkommandeur ſogleich angezeigt, und alsdann die Unterſuchung und Beſtrafung des Schiffers oder des Lootſen eingeleitet werden.

§. 6. Sobald das Schiff an die Moolen kömmt, ſollen bei 50 Rthlr. Strafe und der Verpflichtung zum Erſatz des angerichteten Schadens die Segel eingenommen werden.

§. 7. Weder auf der Rhede noch im Hafen darf der Schiffer ein Wimpel vom großen Topp wehen laſſen, und ohne beſondere Erlaubniß des Lootſenkommandeurs, welcher zuvor die Einwilligung der Feſtungskommandantur einzuholen hat, außer den Signal- und Begrüßungsſchüſſen, mit Kanonen oder kleinem Gewehr geſchoſſen werden.

§. 8. Die Anker müſſen gehörig bezeichnet oder mit Boye verſehen ſeyn, und jeder Schiffer, der dies unterlaſſen ſollte, verfällt in eine Strafe von Zehn Thalern.

§. 9. Die etwanigen Seemarken dürfen bei einer Strafe von 200 Rthlr. nicht verrückt oder beſchädigt werden, jede zufällige Beſchädigung derſelben, ſo wie die auf der Rhede oder im Fahrwaſſer entdeckten, der Schiffahrt nachtheiligen Dinge ſollen dem Lootſenkommandeur bei einer Strafe von 50 Rthlr. angezeigt werden.

Polizeivorſchriften für den Schiffer während ſeines Aufenthalts im Hafen und in den Binnengewäſſern.

§. 10. Sobald der Schiffer ans Land kommt, ſoll er ſofort dem Lootſenkommandeur die Muſterrolle und die Päſſe der Paſſagiere abgeben, und die letzteren, ſo wie die ganze Schiffsmannſchaft präſentiren.

§. 11. Er haftet während ſeines Aufenthalts im Hafen und in den Binnengewäſſern für ſeine Mannſchaft und iſt jede von ihnen begangene Verletzung der polizeilichen Vorſchriften zu vertreten verpflichtet. Auch muß er, wenn jemand von der Schiffsmannſchaft vom Schiffe entlaſſen wird, oder zurückbleibt, dies ſogleich der Polizeibehörde melden, damit das zurückbleibende Individuum im Paſſe oder in der Muſterrolle gelöſcht werde.

§. 12. Der Schiffer ſoll im Hafen nur an dem vom Lootſenkommandeur und in den Binnengewäſſern nur an dem vom Hafenmeiſter oder Strominſpektor ihm unter Vorwiſſen und Genehmigung des Hauptſteueramts anzuweiſenden Platz anlegen, die Braamrahen und Stangen abnehmen, den Klieverbaum, die blinde Rah, Beſaams-Gitane und den Ruderkopf braſſen, die Rahen getoppt und die Anker gehörig aufgeſtellt haben.

§. 13. Schiffe, welche an die Kays, Bollwerke oder Moolen anlegen, ſollen lange Rundhölzer oder ſtarke Reißbündel und Tauwerke aushängen, und jede unmittelbare Berührung des Schiffes mit jenen Werken vermeiden, die Taue auch nicht an den Bollwerken, ſondern an den dazu beſtimmten Wurfpfählen befeſtigen.

§. 14. Jede Uebertretung dieſer Vorſchriften und jeder dabei bewieſene Ungehorſam des Schiffers und ſeiner Leute gegen die Anordnungen des Lootſenkommandeurs und der Lootſen im Hafen, des Hafenmeiſters oder Strominſpektors in den Binnengewäſſern und der Polizeioffizianten auf dem Lande, wird mit einer angemeſſenen Geldſtrafe von 3 bis 15 Rthlr. geahndet, und der Schiffer hat es ſich überdies zuzuſchreiben, wenn ſein Schiff auf ſeine Koſten ſogleich fortgeſchafft und im Falle einer Widerſetzlichkeit die Taue gekappt werden.

§. 15. Ohne eine beſondere Erlaubnißkarte vom Lootſenkommandeur darf kein Schiffer bei 5 bis 20 Rthlr. Strafe Feuer auf dem Schiffe machen, um daſelbſt zu kochen, und bei gleicher Strafe entweder nur in Privathäuſern oder in den vom Lootſenkommandeur oder den Polizeioffizianten anzuweiſenden Kochhäuſern das zum Kochen oder zur Zubereitung brennbarer Materialien nöthige Feuer machen, auch nur an den von dem Lootſenkommandeur oder Hafenmeiſter zu bezeichnenden Stellen das Schiff kielholen oder zimmern laſſen.

§. 16. Den Schießpulvervorrath hat der Schiffer gleich bei ſeiner Ankunft bei 5 bis 50 Rthlr. Strafe den Zolloffizianten anzuzeigen. Dieſe haben dem Lootſenkommandeur davon Nachricht zu geben, deſſen pflichtmäßiger Beurtheilung es überlaſſen bleibt, ob der Vorrath dem Schiffer unter ſeiner Verantwortlichkeit zu laſſen, oder in einem geeigneten Magazine aufzubewahren iſt. Wenn ein Schiff aber Schießpulver als Ladung hat, ſo iſt der Schiffer verpflichtet, ſo lange bis die ganze Ladung gelöſcht worden, die ſchwarze Flagge vom Maſt wehen zu laſſen.

§. 17. Bei einer Strafe von 1 bis 10 Rthlr. darf niemand auf dem Verdeck oder auf den Straßen Taback rauchen, Licht ohne Laterne brennen oder ſchießen. Inſofern ein wirklicher Feuerſchaden durch die Schuld des Schiffers oder ſeiner Leute entſteht, treten gegen die Schuldigen die geſetzlichen Kriminalſtrafen ein.

§. 18. Die Matroſen und Schiffsleute ſollen im Sommer ſpäteſtens um 11 Uhr, im Winter aber um 10 Uhr Abends ſich an Bord verfügen, widrigenfalls ſie arretirt und polizeilich beſtraft werden. Aber auch bis zu dieſem Zeitpunkte muß auf jedem Schiffe wenigſtens die Hälfte der Schiffsmannſchaft und auf ganz kleinen Gefäßen müſſen wenigſtens 2 Mann jederzeit vorgefunden werden. Bei abgetakelten Schiffen und während des Winterlagers genügt ein Wächter.

§. 19. Wer an den öffentlichen Kochbuden und andern Anſtalten aus Vorſatz oder Fahrläſſigkeit Schaden anrichtet, ſoll neben dem Erſatze deſſelben noch mit einer Gefängnißſtrafe von 3 bis 14 Tagen belegt werden.

§. 20. Alle dieſe und andere Vergehungen gegen die allgemeinen polizeilichen Vorſchriften, ſo wie Verbalinjurien und Schlägereien zwi-

ſchen den Schiffsleuten werden, je nachdem ſie auf dem Schiffe oder auf dem Lande vorgefallen, von dem Lootſenkommandeur und Strominſpektor, oder von den Polizeioffizianten gerügt und beſtraft; doch ſteht jedem Angeſchuldigten frei, auf die nähere Prüfung und Entſcheidung von Seiten des Königl. Polizeipräſidii ſich zu berufen, deſſen Feſtſetzung dann fogleich zu befolgen iſt.

Allgemeine Vorſchrift des Schiffers wegen ſeines Verhaltens gegen die Zollbehörde.

§. 21. In Bezug auf die Steuerverfaſſung iſt der Schiffer verpflichtet, über den Inhalt ſeiner Ladung nach Art und Menge ein genaues Verzeichniß unter der Benennung: „Generaldeklaration“ abzugeben. Wie ſolches anzufertigen, und was ferner von ihm in Bezug auf Steuerweſen zu beobachten iſt, ergiebt das Regulativ wegen Behandlung des Waarenein- und Ausganges auf den Weichſelmündungen, wonach ſich derſelbe, ſo weit es ihn betrifft, zu achten hat.

Vorſchriften für den Schiffer, welcher mit ſeinem Fahrzeuge in die Binnengewäſſer und aus dieſen in den Hafen zurückgeht.

§. 22. Die Schiffe, welche von Neufahrwaſſer nach der Stadt Danzig gehen oder aus derſelben zurückfahren, und über 10 Laſten groß ſind, ſollen, bei Strafe von 20 Rthlr., den ihnen in Neufahrwaſſer vom Lootſenkommandeur und in der Stadt Danzig vom Hafenmeiſter oder Strominſpektor zuzuweiſenden Binnenlootſen annehmen, und demſelben eben ſo Folge leiſten, wie es §. 5. bei den Seelootſen vorgeſchrieben iſt.

§. 23. Die Erlaubniß zur Durchfahrt durch die Schleuſe nach der Stadt Danzig wird beim Zollamte in Neufahrwaſſer nachgeſucht; wer aber aus der Stadt kömmt und die Schleuſe paſſiren will, ſoll zuvor beim Warnungspfahl unweit dem großen Ballaſtkruge anlegen, und dann die Erlaubniß zur Durchfahrt beim Schleuſenmeiſter nachſuchen.

Regeln für den Schiffer beim Löſchen und Einnehmen des Ballaſtes.

§. 24. Auf der Rhede darf nur ſo viel Ballaſt gelöſcht werden, als erforderlich iſt, um das Schiff in den Hafen zu bringen. Bei 100 Rthr. Strafe darf dies aber nie eher erfolgen, als bis der Lootſe es geſtattet hat, und nur an der von ihm anzuweiſenden Stelle.

§. 25. Eben ſo darf im Hafen, in der Weichſel und in der Mottlau das Löſchen und Einnehmen des Ballaſtes nur an dem Orte und auf die Weiſe erfolgen, welche in Fahrwaſſer der Ballaſtaufſeher, in Danzig aber der Hafenmeiſter oder Strominſpektor dem Schiffer anzeigen wird, am allerwenigſten darf aber der Ballaſt ins Waſſer geworfen werden, bei Vermeidung der im vorgehenden §. beſtimmten Strafe. Uebrigens kann ſich der Schiffer beim Löſchen oder Einnehmen des Ballaſtes nach eigenem Belieben ſeiner eigenen oder gemietheten Leute und Geräthſchaften bedienen.

§. 26. Für Ballaſtſteine, die nicht in Auftrag eines Einzelnen

gebracht werden, und zum Hafenbau brauchbar ſind, wird jedem Schiffer eine jährlich feſtzuſetzende und öffentlich bekannt zu machende Prämie ausgezahlt.

Beſtimmungen wegen der von dem Schiffer zu erlegenden Hafen-Ungelder.

§. 27. Außer den Hafen-Ungeldern, welche bei dem Schiffsabrechner auf den Grund des ausgehängten Tarifs derſelben zu entrichten ſind, darf der Schiffer weder den Lootſenkommandeurs noch dem Hafenmeiſter oder Strominſpektor, oder den Lootſen, oder den Königl. Zoll-, Polizei- und Ballaſtoffizianten unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder Vergütigung entrichten; es wird dem Schiffer ſogar ausdrücklich unterſagt, einem dieſer Beamten auch nur das geringſte Geſchenk für die Ausübung ſeines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein ſolches Anerbieten nach den beſtehenden Landesgeſetzen beſtraft, und das Geſchenk außerdem zur See-Armenkaſſe konfiſcirt werden ſoll.

§. 28. Wenn einer der erwähnten Beamten es ſich beikommen laſſen ſollte, unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen: ſo iſt der Schiffer verpflichtet, ihn zur Beſtrafung dem Polizeipräſidenten oder dem Ober-Zollinſpektor in Danzig anzuzeigen.

§. 29. Sollte ſich aber in beſonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, dem Lootſen ſeine Dankbarkeit für die ihm geleiſteten außerordentlichen Dienſte zu bezeigen, ſo hat derſelbe das Geſchenk unter Vorwiſſen und Genehmigung des Lootſenkommandeurs auszuhändigen.

§. 30. Die zum Vermeſſen des Schiffs beſtimmten Offizianten ſoll der Schiffer, wenn er auf der Rhede liegt, mit einem Boote an Bord holen und nach Fahrwaſſer zurückbringen laſſen.

Beſtimmungen für den Schiffer, wenn er den Hafen wieder verlaſſen will.

§. 31. Wenn der Schiffer ſeine gehörig verſteuerte Ladung eingenommen hat, und zum Abſeegeln fertig iſt, ſo meldet er ſich auf dem Polizeiamte in Danzig, um

1) wenn er die Mannſchaft am Orte geheuert hat, eine Muſterrolle aufnehmen, und ſich Seepäſſe für die einländiſchen und Muſteratteſte für die ausländiſchen Matroſen,
2) wenn er aber die in den Hafen gebrachte Mannſchaft wieder mitnimmt, ſich ein Muſteratteſt ausſtellen zu laſſen.

§. 32. Mit dieſen Papieren, desgleichen mit den von den Steuer- und Zollbehörden erhaltenen Abfertigungsatteſten meldet der Schiffer ſich beim Lootſenkommandeur in Fahrwaſſer, welcher eine Nachreviſion der Mannſchaft hält, und wenn dabei alles richtig befunden wird, das Muſteratteſt oder die Seepäſſe als richtig beſcheinigt.

§. 33. Jede Unterlaſſung dieſer Vorſchriften wird mit einer Strafe von 5 bis 50 Rthlr. geahndet.

§. 34. Paſſagiere dürfen bei einer Strafe von 10 bis 100 Rthlr.

für den Schiffer nicht ohne einen vorschriftsmäßigen von dem Polizeipräsidio ertheilten oder visirten und vom Lootsenkommandeur bescheinigten Reisepaß aufgenommen werden.

§. 35. Beim Auslaufen aus dem Hafen muß der Schiffer sich ebenfalls und bei Vermeidung der oben §. 1. bestimmten Strafe der Hülfe eines Seelootsen bedienen.

Wohin die in dieser Polizeiordnung festgesetzten Geldstrafen fließen.

§. 36. Die in vorstehenden §§. angeordneten Strafen fließen, wenn sie auf Handlungen oder Unterlassungen gesetzt sind, die gegen polizeiliche Vorschriften verstoßen, zur See-Armenkasse; diejenigen Strafen, deren Zweck Sicherung des Hafens und der Hafenanstalten ist, werden zur Hafenkasse eingezogen.

Dienstanweisungen der Hafen-Polizeibeamten.

§. 37. In Gemäßheit dieser Polizeiordnung sind die Seelootsen und ihre Kommandeurs, imgleichen die Hafen-Polizeibeamten, welche die Aufsicht über die Binnengewässer von Neufahrwasser ab, führen, mit angemessenen Dienstanweisungen zu versehen.

Theilnahme der Kaufmannschaft von Danzig an der Hafenpolizei.

§. 38. Die Kaufmannschaft in Danzig soll befugt und verpflichtet seyn, die Ausführung dieser Polizeiordnung zum Besten des Hafens und aller dahin gehörigen Anstalten zu kontrolliren, und hat zu diesem Ende zwei Mitglieder ihres Vorstandes deshalb mit dem nöthigen Auftrage zu versehen.

Wir beauftragen insbesondere Unser Ministerium des Handels mit der Ausführung dieser Polizeiordnung, welche auch im Auslande zweckmäßig bekannt gemacht werden muß, und befehlen Unseren Ministerien, Landeskollegien, Justiz- und Polizeibehörden und überhaupt sämmtlichen Schiffern und Seefahrenden, sich danach, jeder an seinem Theil, genau zu achten.

So geschehen Berlin, den 30. Januar 1821.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

C. Fürst v. Hardenberg. Graf v. Bülow.

Nr. 13.

Polizeiordnung für den Hafen von Pillau. Vom 14. März 1822.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

Thun kund und fügen hiermit zu wissen: daß Wir nöthig erachtet haben, eine neue Polizeiordnung für den Hafen von Pillau zu erlassen,

welche an die Stelle der Pillauer Hafen- und Lootſenordnung vom 6. Oktober 1789 tritt.

Wir verordnen demnach wie folgt:

Kein Schiff darf, außer im äußerſten Nothfall, ohne Lootſen einſegeln.

§. 1. Sobald ein Schiffer auf der Rhede von Pillau ankommt, und in das Seegatt einlaufen will, ſoll er ſeine Nationalflagge wehen laſſen und die Lootſen erwarten.

Wer ohne Lootſen oder ohne ein, mit der rothen Flagge vom Lande oder im Gatt gegebenes Zeichen, oder bei niedergelegten Baaken einſegelt, verfällt in eine Strafe von Einem Thaler von jeder Schiffslaſt.

Nur im höchſten Nothfalle, d. h. wenn der Schiffer augenſcheinliche Gefahr läuft, Schiff, Ladung und Mannſchaft zu verlieren, hat derſelbe zuvor den Steuermann, Hochbootsmann und Zimmermann, oder in Stelle eines derſelben einen anderen erfahrenen Seemann zu einem Schiffsrath zu verſammlen, und wenn dieſe nach reiflicher Ueberlegung es auch für nothwendig halten, das äußerſte Rettungsmittel zu ergreifen: ſo iſt ihm zwar geſtattet, ohne die Lootſen abzuwarten, einzuſegeln; er iſt jedoch in einem ſolchen Falle verpflichtet, den dadurch anderen Schiffen und Gütern oder dem Fahrwaſſer verurſachten Schaden zu erſetzen. Die Unterſuchung, ob ein ſolcher Nothfall wirklich Statt gefunden, geſchiehet von der Deputation des Kommerzien-Kollegiums zu Pillau unter Zuziehung des Lootſenkommandeurs und anderer Sachverſtändigen, und die Entſcheidung gebührt dem Kommerzien-Kollegium zu Königsberg.

Solche Nothfälle können nur höchſt ſelten Statt finden, weil die Lootſen bei der größeſten Verantwortung verpflichtet ſind, jedem Schiffe, ſo weit als es nur angänglich iſt, entgegen zu fahren. Iſt dieſes aber wegen Sturm oder Eisgang durchaus unmöglich: ſo wird auf die vorderſte Baake eine große rothe Flagge aufgeſteckt, und mit dieſer der richtige Lauf des Schiffes durch Winken angedeutet werden. Nach der Seite, nach welcher die Baake mit der Flagge geneigt wird, muß der Schiffer ſteuern, und wenn dieſelbe gerade in die Höhe gerichtet iſt, auf dieſelbe zufahren.

Kein Schiffer ſoll ohne Lootſen aus dem Hafen weder in die See, noch nach den Binnenorten ausſegeln.

§. 2. Das Ausſegeln aus dem Hafen in die See oder nach dem Binnenlande über das friſche Haff, darf durchaus nicht, und bei einer Strafe von Einem Thaler von jeder Schiffslaſt, ohne Lootſen geſchehen, weshalb der Schiffer bei dem Lootſen-Kommandeur mit Vorzeigung der Schlußabfertigung der Steuerbehörde ſich melden, und die ihm angewieſenen Lootſen aufnehmen muß.

Auf einkommenden u. ausgehenden Schiffen müſſen beim Vorbeiſegeln der Feſtung die Bramſegel geſtri-

§. 3. Jeder Schiffer iſt, er mag ein- oder ausſegeln, verbunden, beim Vorbeiſchiffen der Feſtung die Bramſegel zu ſtreichen, auch ſeine Flagge wehen

chen und muß die Flagge gehißt werden.

zu laſſen, und dieſe beim Einkommen nicht eher als nach geſchehener Zollabfertigung niederzuholen.

Der Schiffer muß dem Lootſen, ſo wie er das Schiff betritt, die Tiefe des Schiffs und die Beſchaffenheit des Kiels anzeigen.

§. 4. Jedem Schiffer liegt ob, ſowohl auf der Rhede, als wenn er von Pillau nach binnenländiſchen Orten auffegelt, dem Lootſen, ſobald derſelbe das Schiff betritt, gewiſſenhaft anzuzeigen: wie tief ſein Schiff gehe und ob es einen hangenden oder geraden Kiel hat, imgleichen ob es mit einem loſen Kiel verſehen iſt. Eine falſche Angabe dieſer Art wird mit Zwei Thalern von jeder zehnten Laſt der Schiffsgröße beſtraft.

Uebernimmt der Lootſe das Schiff einzubringen: ſo muß der Schiffer ihm die Leitung deſſelben ganz überlaſſen, auch ſein Schiffsvolk dazu anhalten, ihm in allen Stücken und beſonders bei Regierung der Segel und des Ruders genau zu folgen, und das Schiff da anzulegen, wo der Lootſe nach der ihm ertheilten Anweiſung es hinbringt, widrigenfalls der Schiffer in dieſelbe Strafe von Zwei Thalern für jede zehnte Laſt verfällt. Sollte der Lootſe aber bei der Führung des Schiffes Fehler machen, die das Schiff in Gefahr ſetzen, und ſich nicht warnen laſſen: ſo ſteht es dem Schiffer frei, mit Uebereinſtimmung des nach §. 1. zu verſammelnden Schiffsraths dem Lootſen die Direktion abzunehmen; ein ſolcher Fall muß aber der Hafen-Polizeikommiſſion ſogleich angezeigt und alsdann die Unterſuchung und Beſtrafung des Schiffers oder des Lootſen eingeleitet werden.

Zum Lichten der zu tief gehenden Schiffe müſſen die erforderlichen Lichter-Fahrzeuge und Hülfsarbeiter angenommen werden.

§. 5. Wenn das Schiff zu tief gehet, darf kein Schiffer ſich weigern, die nöthigen Lichterfahrzeuge, die zu dem Ende jederzeit in Pillau vorhanden ſind, und welche den auf der Rhede liegenden Schiffen angewieſen werden müſſen, ſo wie, wenn die Schiffsmannſchaft zur geſchwinden Entladung, vorzüglich auf der Rhede nicht hinreicht, die nöthige Hülfsmannſchaft aus dem Hafen anzunehmen.

Die Spediteurs der Ladung und des Schiffs haben die Verpflichtung, die zur geſchwinden Entloßung des Schiffes auf der Rhede nöthige Hülfsmannſchaft binnen zwei, höchſtens drei Stunden zu beſchaffen; nach Ablauf dieſer Friſt ſtehet dem Lootſen-Kommandeur die Befugniß zu, dieſelbe auf Anſuchen des Schiffers und für Rechnung der Säumigen zu geſtellen.

Auf der Rhede und im Fahrwaſſerſtrome darf kein Anker geworfen werden, welches nicht mit einer Boye verſehen iſt.

§. 6. Sollte Jemand auf der Rhede und im Tief oder im Fahrwaſſer einiges Wrack, verlorne Anker oder andere der Schiffahrt hinderliche Dinge bemerken: ſo muß er ſolche wo möglich ſofort bezeichnen, und hiernächſt dem Lootſen-Kommandeur davon Anzeige machen. Auch muß kein Schiffer auf der Rhede und im Fahrwaſſerſtrome, oder wo es ſonſt iſt, eher vor Anker gehen, bevor er nicht die Anker, die er

fallen läßt, mit Boyen verſehen hat. Die Uebertretung dieſer Vorſchrift hat eine Strafe von Zehn Thalern, und in dem Falle, daß der Schiffer genöthigt wird, ein ſolches unbeboytes Anker liegen zu laſſen, den Verluſt des Ankers zur Folge, indem daſſelbe nach dem Oſtpreußiſchen Provinzialrechte Zuſatz 148. §. 10. demjenigen zur Entſchädigung oder Belohnung überlaſſen werden ſoll, der ein ſolches Anker mit eigenem Geſäße oder Geräthſchaften herausbringt.

Die Marken des Tiefs und der Fahrt dürfen nicht verſchleppt werden.

§. 7. Vorſätzliche Verſchleppung der Marken des Tiefs und der Fahrt in der See und im Hafen wird mit einer Geldſtrafe von Funfzig bis Dreihundert Thalern geahndet; geſchieht aber eine ſolche Verſchleppung der Marken ohne des Schiffers Schuld, ſo muß er es ſogleich dem Lootſen-Kommandeur anzeigen, damit die Marken wiederum an ihren Ort gebracht werden können, widrigenfalls er in eine Strafe von Funfzig Thalern verfällt.

Polizeiliche Vorſchriften für den Fall einer Quarantaine.

§. 8. Wird wegen anſteckender Krankheit oder verdächtiger Waare dem Schiffe ein Quarantaineplatz angewieſen, ſo muß der Schiffer ſogleich eine gelbe Flagge aufſtecken. Er darf alsdann ohne ſchriftliche Erlaubniß des Lootſen-Kommandeurs dieſen Platz weder verlaſſen, noch mit anderen Schiffen, Booten oder mit den Einwohnern des Strandes auf irgend eine Weiſe Gemeinſchaft pflegen. Die Uebertretung dieſer Vorſchrift ſoll mit der nachdrücklichſten Leibesſtrafe, welche nach Beſchaffenheit der Umſtände, der mit der Verletzung der Quarantaine vorhandenen Anſteckungsgefahr und nach Maaßgabe des dadurch verurſachten Schadens von ſechsmonatlicher Zuchthaus- oder Feſtungsſtrafe bis zur Todesſtrafe des Beils ausgedehnt werden kann, geahndet werden. Ueberdies ſollen die beſtellten Quarantaine-Aufſeher befugt ſein, die verbotene Kommunikation durch jedes, nach dem Grade des Widerſtandes erforderliche Zwangsmittel und äußerſten Falls ſogar durch Tödtung der Uebertreter zu hindern.

Dieſe Beſtimmungen ſollen dem Führer des Schiffes und dem Schiffsvolke, ſo wie ſolches unter Quarantaine geſetzt worden, ausdrücklich durch den Lootſen-Kommandeur bekannt gemacht werden.

Auf der Rhede, in's Fahrwaſſer, Tief und in's Gatt darf kein Ballaſt geworfen werden, und im Hafen muß das Loſen des Ballaſtes nach der Anweiſung des Hafenmeiſters, unter Aufſicht des Ballaſt-Aufſehers geſchehen.

§. 9. Kein Schiffer darf, bei einer Strafe von Fünfhundert Thalern, Ballaſt weder auf der Rhede, noch in das Tief oder Fahrwaſſer, oder beim Ausſegeln nach Binnenorten in's Haff auswerfen. Wenn der herausgeworfene Ballaſt noch irgend nachtheilig werden kann: ſo muß der Schiffer überdies zur Fortſchaffung deſſelben oder zur Deponirung der dazu erforderlichen Koſten angehalten werden.

Kann der Schiffer dieſe Koſten weder deponiren noch Bürgſchaft ſtellen, ſo iſt das Schiff mit Arreſt zu belegen, wobei der Schiffer dem

Rheder und Ablader für jeden Verluſt verantwortlich wird. Bei Schiffen, welche mit augenſcheinlich zu wenigem Ballaſt oder gar ballaſtleer ankommen, wird die Entſchuldigung, daß der Ballaſt an unſchädlichen Stellen in die See ausgeworfen ſei, gar nicht angenommen, ſondern es ſoll dann ſogleich gerichtlich gegen den Schiffer verfahren werden.

Im Hafen darf kein Ballaſt eher als nach einem von dem Hafenmeiſter erhaltenen und mit dem Viſa des Hafen-Bauinſpektors verſehenen Erlaubnißſchein, und an keinem anderen Orte, als der vom Hafen-Bauinſpektor und Ballaſtaufſeher angewieſen wird, und unter Mitaufſicht der Steuerbehörde ausgeladen werden.

Dieſe Ausladung muß mit der Vorſicht geſchehen, daß kein Ballaſt in's Waſſer falle, und muß derſelbe wenigſtens drei Fuß über die Kays, und wo keine vorhanden, zehn Fuß vom Ufer abgeworfen werden. Wer dagegen handelt, wird an Gelde mit Zehn bis Zwanzig Thalern, auch nach Befinden am Leibe beſtraft. Sollte aber durch Vernachläſſigung dieſer Vorſchrift Ballaſt in's Waſſer fallen: ſo hat der Schiffer eine Strafe von Funfzig Thalern und die Arbeiter nach Befund der Sache körperliche Züchtigung oder Gefängnißſtrafe von 8 Tagen bis zu 4 Wochen zu gewärtigen. Diejenigen Schiffer aber, welche mit Ballaſt nach Königsberg oder Elbing anſſegeln, ſind verpflichtet, wenn zum Behuf der Hafen- und Treideldämme außerhalb der Stadt Ballaſt gebraucht wird, mit ihren Schiffen da anzulegen, wo ſie auf die Anordnung des die Hafenbaue inſpicirenden Baubeamten von den Lootſen angewieſen werden.

Meldung des ankommenden Schiffers bei dem Lootſen-Kommandeur.

§. 10. Gleich nach der Ankunft muß jeder Schiffer mit dem Lootſen, welcher ihn eingebracht hat, ſich nach dem Bureau des Lootſen-Kommandeurs verfügen, und daſelbſt ſeinen Namen, den Namen, die Gattung und Größe des Schiffs, und wie tief es gehet, imgleichen den Ort, woher es kommt, die Art der Ladung und wohin ſie beſtimmt iſt, und wenn er Paſſagiere mitbringt, auch dieſe namentlich anzeigen, wonächſt er letztere zur Vorlegung ihrer Päſſe oder ſonſtigen Legitimation an die Orts-Polizeibehörde anweiſen muß.

Die Unterlaſſung dieſer Vorſchrift wird mit einer Geldſtrafe von Fünf Thalern geahndet.

Unmittelbar aus dem Lootſen-Bureau hat er ſich durch den Lootſen nach dem Haupt-Zollamte führen zu laſſen.

Allgemeine Vorſchrift wegen Verhaltens des Schiffers gegen die Zoll- und Steuerbehörde.

§. 11. In Bezug auf die Zoll- und Steuer-Verfaſſung iſt der Schiffer verpflichtet, über den Inhalt ſeiner Ladung nach Art und Menge ein genaues Verzeichniß unter der Benennung: „General-Deklaration“ abzugeben. Wie ſolche anzufertigen, und was ferner von dem Schiffer in Bezug auf das Steuerweſen zu beobachten iſt, ergiebt das Regulativ

wegen Behandlung des Waaren-Ein- und Ausganges über Pillau, wonach ſich derſelbe, ſo weit es ihn betrifft, genau zu achten hat.

§. 12. Außer dem Schiffer darf Niemand ſich ohne Genehmigung vor der Zoll-Abfertigung von dem Schiffe bei Zehn Thalern Strafe entfernen. Nur in dringenden Fällen kann von dieſer Regel eine Ausnahme geſtattet werden, und nur unter der Bedingung, daß der, welcher früher das Schiff verläßt, ſich ſogleich bei der Orts-Polizeibehörde meldet.

Was dem Schiffer in Rückſicht der Legitimation der mitzunehmenden Paſſagiere und ſeiner Schiffsmannſchaft zu beobachten obliegt.

§. 13. Kein Schiffer darf einen Paſſagier aus dem Hafen mitnehmen, bevor nicht deſſen Paß von der Orts-Polizeibehörde unterſucht und richtig befunden worden.

Die Schiffer dürfen ferner keinen Matroſen oder anderen Seemann, er ſei von welcher Qualität er wolle, ohne vorhergegangene Muſterung in Dienſt nehmen oder heuern, widrigenfalls ſie für jeden gedungenen Mann in eine Strafe von Fünf Thalern verfallen.

Endlich ſind die Schiffer verpflichtet, ſowohl bei ihrer Ankunft als vor ihrer Abfahrt eine vollſtändige Muſterrolle ihrer Schiffsmannſchaft, aus welcher ſich die ſpeziellen Verhältniſſe derſelben genau ergeben, der Polizeibehörde einzureichen.

Ohne Anweiſung des Hafenmeiſters darf kein Schiff auf dem Strome und im Hafen eine andere Lage vornehmen.

§. 14. Auf dem Strome darf kein Schiffer anderswo ankern, oder im Hafen anderswo ſich hinlegen, als wohin er durch die Lootſen und unter Vorwiſſen der Steuerbehörde angewieſen wird, am wenigſten darf ein Schiffer mit ſeinem Schiffe nach eigenem Gutdünken vom Strom in den Hafen zu holen, ſondern er hat ſich deshalb bei dem Hafenmeiſter zu melden und einen Lootſen nachzuſuchen, bei Strafe von Fünf bis Zehn Thalern.

Im Hafen müſſen die Braamrahs, Stangen ꝛc. abgenommen werden.

§. 15. Sobald das Schiff im Hafen liegt, müſſen die Braam-Rahs und die Stangen herunter genommen, der Klieverbaum, blinde Rah, Beſaams-Gieck, Ruderkopf und nach geſchehener Reviſion auch der Flaggenſtock ganz eingenommen, die Unter-Rahs getoppt und die Anker gehörig ausgefetzt werden.

Unterlaſſungen werden mit einer Geldſtrafe von Fünf Thalern geahndet.

Was dem Schiffer in Rückſicht des Feuerhaltens auf dem Schiffe zu beobachten obliegt.

§. 16. Auf den im Hafen liegenden Schiffen darf unter keiner Bedingung Feuer gehalten werden, und es muß vielmehr das Kochen der Speiſen und die Zubereitung von Schiffsmaterialien, als: Pech, Theer, Haarpeis, Schwärzel u. ſ. w. am Lande in den dazu erbaueten Kochhäuſern geſchehen. Eben ſo wenig darf auf einem im Hafen liegenden Schiffe Taback geraucht werden.

Den auf dem Strom, im Keſſel und in der Rönne vor Anker liegenden Schiffen iſt zwar, wenn ſie einen eingerichteten Heerd und Feuerfang haben, erlaubt, Feuer zu halten, jedoch muß dieſes bei Sonnenuntergang und bei eintretender ſtürmiſcher Witterung ſogleich ausgelöſcht werden.

Licht auf den Schiffen zu brennen, iſt zwar erlaubt, jedoch nicht anders als in einer wohlverſchloſſenen Laterne und unter gehöriger Aufſicht.

Leicht Feuer fangende Sachen, als: Pech, Theer, Haarpeis, Flachs, Hanf, Wolle, Garn u. ſ. w. müſſen zur Nachtzeit nicht auf dem Verdecke gehalten, ſondern wenn möglich beim Sonnenuntergange unter daſſelbe gebracht werden.

Jeder Schiffer muß ſeine Leute zur genauen Befolgung dieſer Vorſchriften anhalten, indem derſelbe für jede Uebertretung bei nicht hinreichend befundener Entſchuldigung mit Fünf und zwanzig Thalern Geld- oder verhältnißmäßiger Gefängnißſtrafe belegt werden ſoll. In ſo fern ein wirklicher Feuerſchaden entſtanden, treten übrigens gegen den Schuldigen die geſetzlichen Kriminalſtrafen ein.

Im Hafen darf nicht geſchoſſen werden, und der auf einem einkommenden Schiffe befindliche Vorrath von Schießpulver muß gleich nach der Ankunft abgeliefert werden.

§. 17. Im Hafen innerhalb der Stadt und dem Feſtungs-Glacis oder auf dem Strome darf ohne Konſens der Polizeibehörde und der Königl. Kommandantur bei einer Strafe von Fünf bis Funfzig Thalern weder mit Kanonen noch mit kleinem Gewehr geſchoſſen werden; zu welchem Ende alle Kauffahrtheiſchiffe, bei ihrer Ankunft in dem Hafen, ihren Vorrath an Schießpulver bis zum Ausgange an die Polizeibehörde abliefern müſſen, deren Ermeſſen es überlaſſen bleibt, ſich wegen einſtweiliger ſicheren Unterbringung deſſelben an die Feſtungs-Kommandantur zu wenden.

Schiffe, welche Schießpulver geladen haben, müſſen eine ſchwarze Flagge ſo lange wehen laſſen, als das Schießpulver am Bord iſt, und auch ſo lange den ihnen angewieſenen Ankerplatz nicht verlaſſen.

Was der Schiffer zur Vermeidung der Verflächung des Hafens und der Beſchädigung der Bohlwerke zu beobachten hat.

§. 18. Ein jeder mit ſeinem Schiffe im Hafen liegende Schiffer muß alles vermeiden, was die Verflächung des Hafens und die Beſchädigung der Bohlwerke erzeugt.

Zu dem Ende darf bei einer Strafe von Fünf bis Zwanzig Thalern nicht das Mindeſte von Unrath, es möge Namen haben, wie es wolle, über Bord in's Waſſer geworfen werden, ſondern alles muß geſammelt und auf den Wehrdamm an der Oſtſeite des Hafens gebracht werden.

Bei dem Feſtmachen der Schiffe längs der Bohlwerke müſſen die Reibhölzer gegen die beſtimmten Haltpfähle, oder in Ermangelung derſelben, auf beſondere Anweiſung des Hafenmeiſters, an feſte, der Konſtruktion der Uferbaue nicht ſchädliche Gegenſtände, und nicht gegen die

Bohlen des Bohlwerks gehängt werden, und diejenigen Schiffe, welche im Graben mit dem Bugſpriet gegen das Land liegen, müſſen dem Bohlwerke mit dem Stäbing auf einen Fuß Länge nicht zu nahe kommen.

Ueberhaupt müſſen die Bohlwerke, ſowohl in der Stadt als am Wehrdamm, weder durch Holzhauen noch auf ſonſt irgend eine Art beſchädigt, auch die allda liegenden Steine zu keinem Behuf fortgenommen werden.

Uebertretungen dieſer Vorſchriften werden gleichfalls mit einer Geldſtrafe von Fünf bis Zwanzig Thalern geahndet.

Am Strande darf nicht Bernſtein geleſen werden.

§. 19. Den am Strande befindlichen und aus der See ausgeworfenen Bernſtein muß bei Vermeidung der geſetzlichen harten Strafe Niemand aufzunehmen ſich unterſtehen.

Mit welcher Einſchränkung es den Matroſen erlaubt iſt, vom Bord des Schiffes ſich zu entfernen und am Lande ſich aufzuhalten.

§. 20. Die Matroſen und andern Schiffsleute ſollen im Winter nicht länger als bis zehn Uhr Abends, und von Pfingſten bis Michael nicht länger als bis eilf Uhr am Lande in den Wirthshäuſern oder ſonſt ſich aufhalten; wer nach dieſer Zeit ſich daſelbſt betreffen läßt, wird gefänglich eingezogen, und den folgenden Tag durch die Polizeibehörde beſtraft. Bis Sonnenuntergang muß auf jedem Schiffe die Hälfte der Equipage, und auf kleinen Schiffen unter 20 Laſt müſſen wenigſtens zwei Mann jederzeit an Bord anzutreffen ſein.

Den Anordnungen des Hafenmeiſters im Hafen muß genau Folge geleiſtet werden.

§. 21. Der Schiffer und deſſen Leute müſſen alle Anordnungen des Hafenmeiſters im Hafen, ohne Widerſetzlichkeit genau befolgen, auch den Lootſen, die jedesmal auf Geheiß des Hafenmeiſters entweder Schiffe zu verholen, oder aus und in die Lage zu bringen haben, in dieſer, ſo wie in ihren anderen Amtsverrichtungen gehörig und anſtändig begegnen. Wer ſolches unterläßt, hat eine Strafe von Drei bis Fünf Thalern zu erwarten.

Die Uebertretung der hier gegebenen Vorſchriften hat außer der Strafe die Verpflichtung zu jedem Schadenerſatz zur Folge.

§. 22. Eine jede Uebertretung der den Schiffern über ihr Verhalten im Hafen zu Pillau vorſtehend gegebenen Vorſchriften hat außer der darauf feſtgeſetzten Strafe die Verpflichtung zum Erſatz eines jeden an anderen Schiffen und Gütern, ſo wie dem Hafen und den Hafen-Anſtalten dadurch erwachſenen Schadens zur nothwendigen Folge.

Bezeichnung der Kaſſen, zu welchen die Strafgelder fließen.

§. 23. Die in vorſtehenden Feſtſetzungen angeordneten Strafen fließen, wenn ſie auf Handlungen oder Unterlaſſungen geſetzt ſind, die gegen polizeiliche Vorſchriften verſtoßen, als die nach §§. 1., 2., 4., 10., 13., 14., 15., 16., 17., 21. zur See-Armenkaſſe; diejenigen Strafen aber, deren Zweck Sicherung des Hafens und der Hafen-Anſtalten iſt, als die nach §§. 6., 7., 9., 18. werden zur Hafenkaſſe eingezogen.

Dienstanweisungen der Hafen-Polizeibeamten.

§. 24. In Gemäßheit dieser Polizei-Ordnung sind der Lootsen-Kommandeur, die Ober- und gemeinen Seelootsen, die Binnen- oder Hafflootsen, und der Hafenmeister mit angemessenen Dienst-Anweisungen zu versehen.

Theilnahme der Kaufmannschaft von Königsberg an der Hafen-Polizei.

§. 25. Die Kaufmannschaft in Königsberg soll befugt und verpflichtet sein, die Ausführung dieser Polizei-Ordnung zum Besten des Hafens und aller dahin gehörigen Anstalten zu kontrolliren, und sich zu diesem Ende mit den dabei gleichfalls interessirten Kaufmannschaften zu Elbing und Braunsberg in Verbindung erhalten.

Wir beauftragen insbesondere Unser Ministerium des Handels mit der Ausführung dieser Polizei-Ordnung, welche auch für das Ausland zweckmäßig bekannt zu machen ist, und befehlen Unseren Ministerien, Landeskollegien, Justiz- und Polizeibehörden, und überhaupt sämmtlichen Schiffern und Seefahrenden, sich darnach, jeder an seinem Theile, gebührend zu achten.

So geschehen Berlin, den 14. März 1822.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

C. Fürst v. Hardenberg. Graf v. Bülow.

Nr. 14.

Schiffahrts-Polizei-Ordnung für die Residenz- und Handelsstadt Königsberg und die Fahrt auf dem frischen Haff. Vom 14. März 1822.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

Thun kund und fügen hiermit zu wissen: daß Wir eine Abänderung der Hafen- und Polizeiordnung für die Schiffahrt zu Königsberg über das frische Haff vom 6. Oktober 1789 nöthig erachtet, und nachstehende Vorschriften für die Schiffer über ihr Verhalten in Königsberg und während der Fahrt auf dem Pregel und frischen Haff zu erlassen beschlossen haben.

Die Schiffsladung muß so eingerichtet werden, daß das Schiff nicht zu tief gehe.

§. 1. Jeder Schiffer, der von Königsberg aus mit Ladung oder Ballast nach Pillau oder Elbing, oder von Pillau aus nach Königsberg oder Elbing, oder von Elbing nach Königsberg und Pillau fährt, soll seine Ladung dergestalt einrichten, daß das Schiff nicht zu tief gehe, sondern sicher über den Hafestrom und durch die Rönne bei Pillau gebracht werden kann,

und hat ſich deshalb nach der ſtatt findenden Tiefe des Waſſers an den genannten Orten bei dem Lootſenkommandeur zu erkundigen.

Der Schiffer muß die Zuweiſung eines Lootſen nachſuchen.

§. 2. Sobald der Schiffer beim Haupt-Zollamte abgefertigt worden iſt, muß er oder ſein Abrechner bei dem Lootſenkommandeur um die Zuweiſung eines Lootſen anſuchen, und ohne ſolchen ſich nicht beikommen laſſen, vom Holländer Baum oder von Pillau und Elbing abzuſegeln. Die unterlaſſene Befolgung dieſer Vorſchrift zieht eine Geldſtrafe nach ſich, welche Fünf Thaler von jeder zehnten Laſt des Schiffes beträgt.

Der Schiffer muß dem Lootſen anzeigen, wie tief das Schiff gehe, und ob es einen hängenden oder geraden Kiel habe.

§. 3. Sobald der Lootſe das Schiff beſteigt, muß der Schiffer ihn getreulich anzeigen, wie tief das Schiff gehe, und ob es einen hängenden oder geraden Kiel habe, imgleichen, ob es mit einem loſen Kiel verſehen ſei. Unterläßt dieſes der Schiffer, oder macht er dem Lootſen eine unrichtige Anzeige, ſo iſt er eine gleiche Geldſtrafe, wie im §. 2. erwähnt worden, zu erlegen ſchuldig.

Bei vorkommenden Streitigkeiten über die Tiefe des Schiffes muß die Vermeſſung deſſelben erfolgen.

§. 4. Wenn der Lootſe behauptet, daß das Schiff zu tief geladen ſei, um über die Untiefen (§. 1.) gebracht werden zu können, und hierüber mit dem Schiffer nicht einig werden kann, ſo iſt ſolches ſofort dem Lootſenkommandeur zu melden. Dieſer muß alsdann die vorſchriftsmäßige Vermeſſung des Schiffes veranlaſſen, und wenn ſich die Streitenden hierbei nicht beruhigen wollen, unter Beifügung ſeines ſachkundigen Gutachtens, wenn die Fahrt von Pillau nach Königsberg oder Elbing geht, bei der Hafen-Polizei-Kommiſſion in Pillau, und wenn die Fahrt von Königsberg nach Pillau oder Elbing, oder von dieſem Orte nach Pillau oder Königsberg geht, bei den Strom-Polizei-Behörden in Königsberg oder Elbing die Entſcheidung nachſuchen.

Der Lootſe führt auf der Fahrt das Steuerruder und über die Richtung des Schiffs das Kommando.

§. 5. Auf der Fahrt führt der Lootſe das Steuerruder und über die Richtung des Schiffs das Kommando; doch ſteht es jedem Schiffer frei, wenn er bemerkt, daß der Lootſe bei der Führung des Schiffs Fehler macht, oder nicht das Nöthige beobachtet, ihm ſolches an die Hand zu geben. Sollte der Lootſe ſich von dem Schiffer nicht warnen laſſen, und daraus Schaden zu beſorgen ſein, ſo ſteht es dem Schiffer frei, mit Uebereinſtimmung des von ihm zu verſammelnden Schiffraths, dem Lootſen die Direktion des Schiffs abzunehmen und ſolche ſelbſt zu übernehmen.

Ein ſolcher Fall muß aber bei der Ankunft in Pillau ſogleich der Hafen-Polizei-Kommiſſion, und bei der Fahrt nach Königsberg und Elbing den dortigen Polizeibehörden angezeigt und von dieſen gehörig unterſucht werden, damit nach Lage der Umſtände entweder der Lootſe oder der Schiffer zur verdienten Strafe gezogen werden kann.

Das Lootſengeld beträgt nach Pillau 5 Rthlr. 10 Sgr., nach Elbing 7 Rthlr. 10 Sgr.

§. 6. Das Lootſengeld beträgt ohne Unterſchied der Jahreszeit Fünf Thaler Zehn Silbergroſchen für die Fahrt nach Pillau und Sieben Thaler Zehn Silbergroſchen für die Fahrt nach Elbing.

Von dem Lootſengelde werden in jedem Falle Zehn Silbergroſchen und wenn ein Beilootſe das Schiff führt, noch außerdem Ein Thaler zur Lootſenkaſſe zurückbehalten, aus welcher, nach der bisherigen Einrichtung, den hülfsbedürftigen Lootſen Unterſtützungen gegeben werden.

Der Lootſenkommandeur erhält 2 Sgr. für den Anweiſezettel.

§. 7. Außerdem bezahlt der Schiffer oder deſſen Abrechner vor dem Auslaufe noch Zwei Silbergroſchen an den Lootſenkommandeur, und erhält dafür den Anweiſezettel über den ihm zugeſtandenen Lootſen. Dagegen darf das Lootſengeld nicht eher entrichtet werden, als bis der Lootſe das Schiff glücklich nach deſſen Beſtimmungsort gebracht hat.

Der Lootſe kann außer ſeinem feſtgeſetzten Lohn der Regel nach nichts weiter fordern.

§. 8. Mit dem im §. 6. feſtgeſetzten Lohn muß jeder Lootſe ſich begnügen nnd darf bei Strafe der Kaſſation weder für Koſt noch ſonſt unter irgend einem Namen dem Schiffer etwas abfordern. Nur wenn die Fahrt dadurch, daß das Schiff zu tief liegt, oder durch Nachläſſigkeit des Schiffers außerhalb des Baums aufgehalten wird, muß dem Lootſen ein Liegegeld von Funfzehn Silbergroſchen für jede Nacht bewilligt werden.

Die Marken der Fahrt dürfen nicht verrückt werden.

§. 9. Wer die Tonnen und Bollen auf dem Haff oder die in deren Stelle geſetzten Sträucher vorſätzlich verrückt, verfällt in eine Strafe von Funfzig bis Dreihundert Thalern. Geſchieht die Verrückung aber ohne Schuld des Schiffers, ſo muß derſelbe, und jeder, der ſie wahrnimmt, bei Funfzig Thalern Strafe, bei den Lootſenkommandeurs des Orts, wohin der Schiffer fährt, ſofort davon Anzeige machen, und haben die Behörden alsdann weiter für die gehörige Inſtandſetzung der gedachten Bezeichnungen zu ſorgen.

Das Ueberwinden mit ſchweren Ankern auf dem Hafeſtrom iſt unterſagt.

§. 10. Kein Schiffer darf, wenn während der Reiſe das Waſſer auf dem Hafeſtrom abfällt, ſich mit ſchweren Ankern überwinden, bei einer nach §. 2. zu beſtimmenden Geldſtrafe, ſondern er muß in dieſem, und überhaupt in jedem Nothfalle, und wenn die Witterung und der Seegang nicht geſtatten, das Ufer zu ſuchen, aus der nächſten Stadt ſich Lichterfahrzeuge, und zugleich einen Zoll-Offizianten kommen laſſen, welcher die in Pillau, Elbing oder Königsberg angelegten Bleie nnd Siegel abnimmt, bei dem Umladen gegenwärtig iſt und die Lichterfahrzeuge begleitet. Nur in der größeſten Noth ſteht es dem Schiffer frei, in Gegenwart des Lootſen das Fahrzeug zu entbleien, und einen Theil ſeiner Ladung ſich durch Fiſcherboote abnehmen zu laſſen. So wie aber der Nothſtand vorüber iſt, muß ſogleich geankert, und der nächſten Steuerbehörde von

dem Vorfall Nachricht gegeben werden, welche die ausgeladenen Güter nach Umſtänden entweder wieder in den Schiffsraum bringen läßt und dieſen verſchließt, oder, wenn die geleichterten Güter in Lichterfahrzeugen weiter befördert werden ſollen, ihren Inhalt verzeichnet und ſicher ſtellt. Jede andere Verletzung der von den Steuerbehörden angelegten Bleie und Siegel wird nach der Strenge der Zoll- und Steuergeſetze beſtraft.

Das Auswerfen des Ballaſtes ins Haff oder in den Pregel und Elbinger Fahrwaſſer iſt verboten.

§. 11. In das Haff oder in den Pregel und Elbinger Fahrwaſſer darf bei Dreihundert Thalern Strafe kein Ballaſt ausgeworfen werden, und wenn der herausgeworfene Ballaſt noch irgend nachtheilig werden kann, ſo muß der Schiffer überdies zur Fortſchaffung deſſelben oder zur Deponirung der dazu erforderlichen Koſten durch Arreſtſchlag auf das Schiff angehalten werden, wobei der Schiffer dem Rheder und Ablader für jeden daraus entſtehenden Nachtheil verantwortlich bleibt. Dagegen iſt jeder Schiffer, der Ballaſt oder Steine geladen hat, ſofern er beides nicht für Geld abſetzen kann, verbunden, beides, und zwar unter Mitaufſicht der Steuerbehörde, am Treideldamm auf der ihm vom Dammſinſpektor bezeichneten Stelle, oder am holländiſchen Baum, auszuloſſen, wo ihm der Ballaſt unentgeltlich abgenommen und in Hinſicht der Steine eine jährlich feſtzuſetzende und öffentlich bekannt zu machende Prämie bezahlt werden wird. Sollte bei dem Ausladen Ballaſt oder Steine ins Waſſer geworfen werden, ſo hat der Schiffer eine Strafe von Funfzig Thalern, und die Arbeiter nach Befund der Sache körperliche Züchtigung oder achttägige bis vierwöchentliche Gefängnißſtrafe zu gewärtigen.

Allgemeine Vorſchriften wegen Verhalten des Schiffers gegen die Zoll- und Steuerbehörden.

§. 12. Niemand, außer dem Schiffer, welcher bei der Ankunft die Nationalflagge zu hiſſen und bei der Zoll- und Steuerbehörde die Abfertigung nachzuſuchen hat, darf vor derſelben ſich ohne Genehmigung vom Schiffe entfernen. Nur in dringenden Fällen leidet dieſes eine Ausnahme, und alsdann muß der, der ans Land geht, ſich ſogleich bei der Polizeibehörde melden. Die näheren Vorſchriften, wegen Verzollung der Ladung, nach welcher der Schiffer ſich auf das Genaueſte zu achten hat, findet derſelbe in dem Reglement für den See-Ein- und Ausgang.

Die Braam, Rahs und Stangen müſſen abgenommen werden, ſobald das Schiff eingekommen iſt.

§. 13. Sobald ein Schiff eingekommen iſt, müſſen die Braam, Rahs und Stangen abgenommen, der Klieverbaum (Jägerſtock), Blinde Rah, Beſaams-Gieck, Ruderkopf und nach geſchehener Reviſion auch der Flaggenſtock ganz eingenommen, die Unterrahs getoppt und die Anker gehörig aufgeſetzt werden. Die Unterlaſſung dieſer Vorſchrift hat eine Geldſtrafe von Fünf Thalern zur Folge.

Der Unrath vom Schiffe darf nicht in den Pregelſtrom oder in das Elbinger Fahrwaſſer geworfen werden.

§. 14. Im Pregelſtrom oder Elbinger Fahrwaſſer innerhalb und außerhalb der Stadt muß bei Fünf und Zwanzig Thalern Strafe nicht das Mindeſte von Unrath, es habe Namen wie es wolle, über Bord geworfen, ſondern Alles geſammelt und auf den von der Polizeibehörde angewieſenen Ort gebracht werden.

Die Bohlwerke dürfen nicht beſchädigt werden.

§. 15. Die Schiffe, welche längs dem Bohlwerke liegen, müſſen ihre Reibhölzer nicht gegen die Bohlen, ſondern gegen die Pfähle des Bohlwerks hängen, und diejenigen, welche mit dem Boogſpriet gegen das Land liegen, müſſen mit dem Stäbing dem Bohlwerk auf eine Fußlänge nicht nahe kommen. Ueberhaupt müſſen die Bohlwerke weder durch Holzhauen, noch ſonſt auf irgend eine Art beſchädigt werden. Die Uebertretung dieſer Vorſchriften wird mit einer Geldſtrafe von Fünf bis Zwanzig Thalern beahndet.

Des Tabacksrauchen auf den Schiffen innerhalb des Baums und das Anmachen des Feuers zum Kochen innerhalb des Baums oder am Ballaſtplatze ſind verboten.

§. 16. Das Tabacksrauchen darf auf den Schiffen, welche innerhalb des Baums liegen, nicht ſtatt finden. Eben ſo wenig darf innerhalb deſſelben oder am Ballaſtplatze zum Kochen (welches vielmehr in den Häuſern geſchehen muß) Feuer gemacht werden. Leicht Feuer fangende Sachen, als: Pech, Theer, Haarpeis, Flachs, Hanf, Wolle, Garn u. ſ. w. müſſen zur Nachtzeit nicht auf dem Verdeck bleiben, ſondern, wenn möglich, beim Sonnen-Untergang unter daſſelbe gebracht werden. Jeder Schiffer muß ſeine Leute zur genaueſten Befolgung dieſer Vorſchriften und zur äußerſten Vorſicht mit Feuer und Licht anhalten. Uebertretungen dieſer Vorſchriften werden mit Fünf bis Zwanzig Thalern Geld- oder verhältnißmäßiger Gefängnißſtrafe beahndet.

Wenn durch Fahrläſſigkeit ein wirklicher Feuerſchaden entſtanden iſt, ſo treten gegen den Schuldigen die geſetzlich feſtſtehenden Kriminalſtrafen ein.

Maaßregeln wegen des Schießpulvers.

§. 17. Alle Schiffe, welche Schießpulver geladen haben, müſſen die vorgeſchriebene ſchwarze Flagge aufſtecken, und dieſelbe nicht eher abnehmen, bis das Schießpulver von dem Schiffe weggeſchafft worden iſt. Die Ablieferung des Schießpulvers muß auf das Schleunigſte nach der Anweiſung der Polizeibehörde ins Werk gerichtet werden.

Innerhalb des Baums dürfen keine Segel gebraucht werden.

§. 18. Innerhalb des Baums darf kein Schiffer die Segel gebrauchen, ſondern muß mit gehöriger Vorſicht die Taue ausbringen und mit deren Hülfe das Schiff fortarbeiten, ſo wie er auch verpflichtet iſt, dafür Sorge zu tragen, daß das Schiff beim Anlegen gehörig an die Schiffshalten befeſtigt werde, widrigenfalls er ſtrenge polizeiliche Beahndung zu gewärtigen hat.

Außer den innerhalb des Baums zum Verholen der Schiffe anzu-

bringenden Tauen iſt es erforderlich, am Hintertheil des Schiffs die nöthigen Stopftaue zu befeſtigen, damit das Schiff nicht unvermuthet fortgetrieben, ſondern jeden Augenblick angehalten werden kann.

Der Schiffer muß die Muſterrolle der Schiffsmannſchaft und die Päſſe der Paſſagiere der Polizei einliefern,

§. 19. Jeder ankommende Schiffer muß ſich ſofort und ſpäteſtens binnen 24 Stunden bei einer unvermeidlichen Strafe von Fünf Thalern perſönlich auf dem Polizei-Fremden-Büreau einfinden, die Muſterrolle ſeiner Schiffsmannſchaft vorzeigen und die Päſſe ſeiner Paſſagiere einliefern.

auch bei dem Abgange die Ausfertigung der Muſterrolle für die Schiffsmannſchaft nachſuchen und keinen Paſſagier ohne Polizeipaß mitnehmen.

§. 20. Bei gleicher Strafe iſt der Schiffer verpflichtet, vor ſeinem Abgange die Muſterrolle der Schiffsmannſchaft mit Zuziehung eines Polizeioffizianten zu vollziehen und die Ausfertigung der Muſterrolle nachzuſuchen, auch keinen Paſſagier ohne Polizeipaß mitnehmen.

Der Schiffer muß ſeine Leute unter guter Aufſicht halten;

§. 21. Jeder Schiffer iſt verbunden, ſeine Leute unter guter Aufſicht zu halten, und ſie anzuweiſen, daß ſie am Lande ſich keine Schlägereien oder andere Exceſſe erlauben, weil ſie ſonſt ſofort arretirt und nach Befinden der Umſtände mit Geld- oder Leibesſtrafe belegt werden.

auch den Anweiſungen des Lootſenkommandeurs augenblicklich Folge leiſten.

§. 22. Den Anweiſungen des Lootſenkommandeurs oder des von ihm abgeordneten Lootſen iſt jeder Schiffer, bei Vermeidung einer Strafe von Drei bis Fünf Thalern, augenblicklich Folge zu leiſten verpflichtet. Er muß ſich daher auch ſowohl beim An- als beim Ablegen nach den Beſtimmungen deſſelben unweigerlich achten, damit keine Unordnungen veranlaßt und die Fahrt in den Fahrwaſſern beſtändig frei erhalten werde.

Glaubt der Schiffer aber, daß der Lootſenkommandeur oder der von demſelben abgeſchickte Lootſe ihm Unrecht gethan habe, ſo kann er darüber bei den Polizeibehörden Beſchwerde führen.

Vorſichtsmaaßregeln beim Treideln.

§. 23. Den Schiffern wird zur Pflicht gemacht, die mit bedeutenden Koſten angelegten Treideldämme des Pregels und Elbingſtroms mit gebührlicher Vorſicht zu benutzen, ihnen aber ſtrenge unterſagt, darauf Feuer anzumachen, oder irgend etwas den Treideln Hinderliches niederzulegen.

Da auch öfters darüber Streit entſtanden, welcher von den ſich begegnenden treidelnden Schiffern die Leine werfen und dem andern Platz machen müſſe; ſo wird bei Vermeidung einer Strafe von Fünf Thalern die genaue Beobachtung folgender Vorſchriften den Schiffern zur Pflicht gemacht:

1) das treidelnde unbeladene Schiff, welches einem beladenen begegnet, muß die Leine werfen, es mag von der Stadt kommen oder dahin gehen;

2) ſind beide ſich begegnende Schiffe beladen oder unbeladen, ſo läßt dasjenige die Leine fallen, welches von der Stadt kommt;
3) alle Fahrzeuge, die mit Menſchen treideln, müſſen denjenigen Fahrzeugen, die mit Pferden treideln, die Leine werfen;
4) alle Boote und kleinere Stromfahrzeuge, ſie mögen von oder zur Stadt gehen, müſſen den Seeſchiffen die Leine werfen.

Auch zum Schadenerſatz ſind die Schiffer verpflichtet.

§. 24. Außer den in den vorſtehenden Feſtſetzungen erwähnten Strafen ſind die Schiffer auch verpflichtet, den durch ihre Schuld verurſachten Schaden zu erſetzen. Beſonders trifft ſie dieſe Verpflichtung, wenn ſie ſich einer Uebertretung der in den §§. 3. 13. 15. 18. und 23. enthaltenen Vorſchriften vorſätzlich oder aus Fahrläſſigkeit ſchuldig gemacht haben.

Wohin die Strafen fließen.

§. 25. Die in den §§. 2. 3. 9. 10. 11. 14. 15. und 16. feſtgeſetzten Strafen ſollen zur Schiffer-Armenkaſſe und die in den §§. 13. 18. 19. 20. 21. 22. und 23. erwähnten Strafen zur Strafkaſſe der Polizeibehörden fließen.

Dienſtanweiſung der Hafen-Polizeibeamten.

§. 26. In Gemäßheit dieſes Geſetzes ſind die Lootſenkommandeurs und das Lootſen- und übrige Hafenperſonal mit angemeſſenen Dienſtanweiſungen zu verſehen.

Theilnahme der Kaufmannſchaft von Königsberg.

§. 27. Die Kaufmannſchaft in Königsberg ſoll befugt und verpflichtet ſein, die Ausführung dieſer Schiffahrts-Polizeiordnung zum Beſten der Schiffahrt zu kontrolliren und ſich zu dieſem Ende, ſo weit es nöthig, mit den dabei gleichfalls intereſſirten Kaufmannſchaften zu Elbing und Braunsberg in Verbindung erhalten.

§. 28. Jedem in Königsberg oder Elbing ankommenden Schiffer ſoll bei ſeiner Ankunft ein Exemplar dieſer Schiffahrts-Polizeiordnung von den Lootſenkommandeurs übergeben werden, wofür er denſelben Drei Ein Drittel Silbergroſchen zu bezahlen hat. Nur diejenigen Schiffer ſind von dieſer Verpflichtung ausgenommen, welche bereits mit einem ſolchen Exemplar verſehen ſind, und daſſelbe den Lootſenkommandeurs vorzeigen.

Wir beauftragen insbeſondere Unſer Miniſterium des Handels mit der Ausführung dieſer Schiffahrts-Polizeiordnung, welche auch für das Ausland zweckmäßig bekannt zu machen iſt, und befehlen Unſern Miniſterien, Landeskollegien, Juſtiz- und Polizeibehörden, ſo wie auch ſämmtlichen Schiffern, ſich darnach, jeder an ſeinem Theil, gebührend zu achten.

So geſchehen Berlin, den 14. März 1822.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

C. Fürſt v. Hardenberg. Graf v. Bülow.

Nr. 15.

Polizei-Ordnung für die Häfen und Binnengewässer von Stettin und Swinemünde. Vom 22. August 1833.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

Thun kund und fügen hiermit zu wissen: daß Wir nöthig erachtet haben, nähere Bestimmungen über das Verhalten der Schiffer auf der Rhede und im Hafen von Swinemünde, so wie auf der Fahrt nach Stettin und für den Aufenthalt in letzterem Hafen zu erlassen.

Wir verordnen daher, wie folgt:

A. Verhalten des Schiffers auf der Rhede und beim Einlaufen in den Hafen von Swinemünde.

§. 1. Sobald ein Schiff auf die Rhede von Swinemünde kommt, soll der Führer desselben, wenn er in den Hafen einsegeln will, seine National-Lootsen-Flagge aufstecken, den See-Lootsen erwarten, und nicht ohne dessen Hülfe einlaufen. Im Nothfall, d. h. wenn der Schiffer augenscheinliche Gefahr läuft, Schiff, Ladung und Mannschaft zu verlieren, hat derselbe zuvor den Steuermann, Hochbootsmann und Zimmermann, oder in der Stelle eines derselben einen andern erfahrenen Seemann aus der Besatzung zu einem Schiffsrath zu versammeln, und wenn dieser nach reiflicher Erwägung es auch für nothwendig hält, das äußerste Rettungsmittel zu ergreifen, so ist es ihm erlaubt, ohne Lootsen einzusegeln.

§. 2. Wenn heftige Stürme das Entgegenkommen der Lootsen verhindern, so hat der Schiffer folgende Signale zu beobachten:

1) die auf der äußersten Spitze der östlichen Moole errichtete große Laternen-Baake, welche ihm auch in dem Falle, wenn die Moole von den Wellen gedeckt sein sollte, den Punkt anzeigt, wo dieselbe liegt und wo er einzulaufen hat;
2) die von dieser Baake durch eine rothe Flagge zu ertheilenden Zeichen, welchen er dergestalt folgen muß, daß er nach derjenigen Seite, wohin die Flagge geneigt wird, sich in der Fahrt halte, und wenn die Flagge ganz gerade in die Höhe gerichtet wird, auch seinen Lauf geradeaus nehme.

Wenn bei stürmischer Witterung keine Flagge weht, oder keine Signale mit derselben gegeben werden, so darf der Schiffer gar nicht einsegeln, sondern muß auf der Rhede vor Anker gehen, oder die See halten.

§. 3. Sobald der Lootse an Bord kommt, ist der Schiffer schuldig, ihm die rechten Marken, wie tief sein Schiff liegt, und ob dasselbe noch außerdem einen losen Kiel (Unterkiel) habe, anzugeben, so wie über alle auf den Zustand des Schiffs und der Mannschaft Bezug habende Gegenstände gewissenhaft Auskunft zu ertheilen.

§. 4. Mit den ergangenen gesundheitspolizeilichen Vorschriften hat sich der Schiffer angelegentlich bekannt zu machen und dieselben, bei Vermeidung der auf die Uebertretung geordneten gesetzlichen Strafen, genau zu befolgen. Es sind jedoch auch die Lootsen verpflichtet, sogleich bei ihrem Eintreffen den Schiffer von seinen Obliegenheiten in dieser Hinsicht noch besonders zu unterrichten.

§. 5. Den Anweisungen des Lootsen ist der Schiffer zu folgen und daher auch an dem Ort Anker zu werfen verpflichtet, den ihm der Lootse auf der Rhede anweisen wird, wenn Umstände das Einbringen des Schiffes nicht gestatten. Beim Einlaufen aber ist dem Lootsen die Leitung des Schiffes gänzlich zu überlassen, und der Schiffer den Anordnungen desselben auf das Genaueste zu folgen verbunden.

Sollte der Lootse jedoch bei Führung des Schiffes Fehler machen, die das Schiff in Gefahr setzen, und sich nicht warnen lassen, so steht es dem Schiffer frei, mit Uebereinstimmung des nach §. 1. zu versammelnden Schiffsraths, dem Lootsen die Direktion abzunehmen. Ein solcher Fall muß aber von dem Schiffer gleich nach seiner Ankunft der Hafen-Polizeibehörde zur weitern Untersuchung angezeigt werden.

§. 6. Kein Schiffer soll auf der Rhede zur Leichterung seines Schiffes Ballast löschen, ohne dem Lootsenkommandeur Behufs der näheren Angabe der Stelle, wo solches nur geschehen darf, und Anordnung der nöthigen Aufsicht, davon Anzeige gemacht zu haben.

In der Regel soll aber kein Ballast auf der Rhede gelöscht werden.

§. 7. In Bezug auf die Steuerverfassung ist der Schiffer verpflichtet, über den Inhalt seiner Ladung nach Art und Menge ein genaues Verzeichniß (Deklaration) abzugeben. Wie solches anzufertigen, und was ferner von ihm in Bezug auf das Steuerwesen zu beobachten ist, ergiebt das Regulativ wegen Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs aus den Oder-Mündungen vom 12. Dezember 1820, wonach sich derselbe genau zu achten hat.

B. Verhalten des Schiffers und der Mannschaft während des Aufenthalts im Hafen von Swinemünde.

§. 8. Nachdem ein Schiff im Hafen vor Anker gelegt ist, muß der Schiffer sogleich sich mit dem Lootsen ans Land begeben, durch seine Schiffspapiere auf dem Schiffahrts-Polizeibureau sich vorschriftsmäßig legitimiren, und bis dies geschehen, weder Passagiere noch die Schiffsmannschaft von Bord lassen oder andere Personen an Bord nehmen.

§. 9. Ein jeder Schiffer haftet während seines Aufenthalts auf der Rhede, im Hafen oder in den Binnengewässern für das ordnungsmäßige Betragen der Mannschaft am Bord des Schiffs, und vertritt nach näherer Vorschrift der Landesgesetze die Folgen des von ihr begangenen Unfugs.

Auch muß der Schiffer, wenn von der Schiffsmannschaft Jemand

entlaſſen wird, oder ſich heimlich entfernt, dies ſogleich der Hafen-Polizeibehörde anzeigen.

§. 10. Die Anker müſſen gehörig bezeichnet, d. h. mit Bojen verſehen ſein, wobei die Bojereiſe aber dergeſtalt zu verkürzen, daß die Bojen ſich ſenkrecht über dem ausgeworfenen Anker ſchwimmend erhalten.

§. 11. Jede abſichtliche oder aus grober Fahrläſſigkeit verübte Beſchädigung oder Verrückung der Seetonnen hat eine gerichtlich zu erkennende Strafe von 50 bis 200 Rthlr., neben dem Erſatz des verurſachten Schadens, zur Folge. Zufällige Beſchädigungen dieſer Marken, ſo wie die auf der Rhede und im Fahrwaſſer von dem Schiffer oder ſeiner Mannſchaft entdeckten, der Schiffahrt nachtheiligen Dinge müſſen, ſobald der Schiffer ans Land kommt, auf dem Schiffahrts-Polizeibureau ſogleich angezeigt werden.

§. 12. Der Schiffer ſoll im Hafen und auf dem Strom nur an den vom Lootſenkommandeur im Einverſtändniſſe mit der Steuerbehörde ihm zu bezeichnenden Platz ſein Schiff hinlegen, und auch nur nach deſſen Anweiſung Ballaſt löſchen, übrigens aber keinen Kehrigt und ſonſtige zur Verflachung des Hafens und Fahrwaſſers gereichende Gegenſtände über Bord werfen. Es muß vielmehr alles geſammelt und auf einen dazu beſtimmten Platz ans Land gebracht werden.

§. 13. Die Schiffer, welche an die Kays, Bohlwerke oder Moolen anlegen, ſollen lange Rundhölzer oder ſtarke Reißbündel und Tauwerke aushängen, und jede unmittelbare Berührung des Schiffes mit jenen Werken vermeiden, die Taue auch nicht an die Bohlwerke, ſondern an die dazu beſtimmten Wurfpfähle befeſtigen.

§. 14. Den auf dem Strom im Fahrwaſſer vor Auker liegenden Schiffen iſt zwar, wenn ſie einen eingerichteten Heerd- und Feuerfang haben, erlaubt, zum Kochen der Speiſen Feuer zu halten, jedoch ſoll dieſes nicht vor 4 Uhr Morgens angemacht, und um 10 Uhr Abends wieder ausgelöſcht werden.

Dies findet auch auf die am Bohlwerk liegenden Schiffe Anwendung, ſobald jedoch eigene Kochhäuſer erbaut ſein werden, muß ſich das Schiffsvolk derſelben zur Bereitung ſeiner Speiſen bedienen.

Ausgenommen von dieſer Verpflichtung ſind die Dampfſchiffsführer, und denſelben dieſerhalb keine Beſchränkungen aufzuerlegen.

Pech, Theer, Harzruß, Schwärzel, Firniß u. dgl. darf nur am Lande unter feuerſicherer Verwahrung an den von der Polizeibehörde dazu angewieſenen Plätzen gekocht oder aufgewärmt, und nach Sonnen-Untergang nicht auf dem Verdeck geduldet werden.

§. 15. Taback darf außerhalb der Kajüte eines am Bohlwerk liegenden Schiffs eben ſo wenig geraucht, als außerhalb derſelben Licht

in den Schiffen gebrannt werden, welches nicht in einer wohlverſchloſſenen Laterne unter gehöriger Aufſicht ſich befindet.

§. 16. Den Schießpulver-Vorrath hat der Schiffer gleich nach ſeiner Meldung bei der Schiffahrts-Polizeibehörde genau anzugeben, und bleibt es deren Beurtheilung anheimgeſtellt, ob dem Schiffer der Vorrath unter ſeiner Verantwortlichkeit zu belaſſen, oder in einem hierzu geeigneten Lokale am Lande aufzubewahren ſei.

Wenn ein Schiff aber Schießpulver als Ladung inne hat, ſo iſt der Schiffer verpflichtet, ſo lange, bis die ganze Ladung gelöſcht iſt, eine ſchwarze Flagge vom Maſt wehen zu laſſen, und ſich außerdem allen denjenigen Vorſichtsmaaßregeln unweigerlich zu unterwerfen, welche die Verordnung vom 6. Juni 1799 bei Pulvertransporten vorſchreibt, oder die Polizei- und Militairbehörden in einzelnen Fällen anzuordnen für gut finden.

§. 17. Das Schießen mit Feuergewehren von den Schiffen auf dem Strom oder am Bohlwerk iſt nur mit Erlaubniß der Schiffahrts-Polizeibehörde geſtattet.

§. 18. Die Matroſen und Schiffsleute ſollen im Sommer ſpäteſtens um 10 Uhr, im Winter aber um 9 Uhr Abends ſich an Bord verfügen, widrigenfalls ſie arretirt und polizeilich beſtraft werden.

Niemals darf ein Schiff ohne Wache gefunden werden, ausgenommen, wenn es abgetakelt im Winterlager liegt.

Das Baden im Strom und vorlängs der Stadt, beſonders am Bohlwerk, iſt verboten.

§. 19. Sobald die Entlöſchung eines befrachteten Schiffes nachgegeben iſt, muß dieſelbe, es ſei auf der Rhede oder im Hafen, lediglich nach der Anordnung des Haupt-Zollamts erfolgen.

C. Verhalten des Schiffers bei der Hin- und Rückfahrt auf dem Revier.

§. 20. Sobald der Schiffer bei der Steuerbehörde abgefertigt iſt, ſoll er ſeine Ladung dergeſtalt einrichten, daß ſein Schiff nicht zu tief gehe, um das Revier zwiſchen Swinemünde, Stettin und Anclam ungehindert paſſiren zu können. Die Tiefe des Fahrwaſſers wird ihm der Lootſen-Kommandeur, bei dem die Zuweiſung eines Revier-Lootſen nachzuſuchen iſt, angeben.

In der Regel iſt jeder in- und ausländiſche Schiffer (er fahre von Swinemünde nach Stettin oder umgekehrt, oder nach irgend einem andern im Revier belegenen Hafen) zur Annahme eines Revier-Lootſen verpflichtet, ſein Schiff ſei mit Gütern oder Ballaſt, oder mit beiden gleichzeitig beladen oder ganz ledig.

Ausgenommen von dieſer Verpflichtung bleiben nach der bisherigen Verfaſſung jedoch diejenigen inländiſchen Schiffe, deren Führer in Stettin oder einem andern Ort des Reviers bis zum Ausfluſſe der Swine

wohnhaft ſind, ſo wie die Altpommerſchen und Neuvorpommerſchen Binnenfahrer alsdann, wenn die Fahrzeuge derſelben:

a) alleinige Ladung von Gütern inne haben;
b) wenn ſie mit Gütern und Ballaſt dergeſtalt beladen ſind, daß der letztere nicht ohne Wegſchaffung der Güter herausgenommen werden kann, oder
c) ganz ledig gehen, und endlich,
d) wenn der Verſchluß der Luken von der Steuerbehörde in der Art bewirkt worden iſt, daß das Ueberwerfen des Ballaſtes ins Fahrwaſſer unausführbar iſt.

Haben dagegen die gedachten Fahrzeuge blos Ballaſt inne, oder vermiſchte Ladung in der Art, daß der Ballaſt ohne Wegſchaffung der Güter herausgenommen werden kann, ſo müſſen die Schiffer, gleich allen übrigen, einen Revier-Lootſen annehmen, ſie mögen allein ſegeln oder ſich durch ein Dampfſchiff bugſiren laſſen.

§. 21. Sobald der Revier-Lootſe das Schiff beſtiegen hat, finden die §. 3. und 5. gegebenen Vorſchriften Anwendung.

Behauptet jener, daß das Schiff zu tief geladen ſei, um über die Untiefen des Reviers gebracht werden zu können, ſo entſcheidet darüber die Schiffahrts-Polizeibehörde auf den Grund der von ihr zu veranlaſſenden Meſſung, wobei der Schiffer ſich beruhigen muß.

§. 22. Der Schiffer darf, wenn während der Reiſe das Waſſer fällt, ſich nicht mit ſchweren Ankern über eine Untiefe überwinden, ſondern muß ſich aus der nächſten Stadt Leichterfahrzeuge kommen laſſen.

Muß auf der Reiſe Ballaſt gelöſcht werden, ſo hat der Schiffer dabei die Anweiſung des Lootſen genau zu befolgen, der darauf achtet, daß das Fahrwaſſer nicht verflächt werde.

§. 23. Wenn ſich Schiffe auf der Oder beim Trindeln begegnen, ſo muß das mit dem Strom gehende Schiff, es mag beladen oder unbeladen ſein, dem ſtromaufwärts gehenden die Leine werfen. Jedoch müſſen alle Böte und kleinere Stromfahrzeuge, ſie mögen mit oder gegen den Strom gehen, den Seeſchiffen die Leine werfen und ausweichen.

Auf dem Trindelpfade ſelbſt darf kein Feuer gemacht oder ſonſt etwas vorgenommen werden, was dem Trindelnden hinderlich ſein, oder zur Beſchädigung des Trindelpfades gereichen könnte.

§. 24. Es iſt verboten, auf der Oder und deren Seitenarmen Holzflöße mit den Schiffen zum Transport zu verbinden.

§. 25. Innerhalb des Ober- und Unterbaums des Stettiner Hafens ſind Niederlagen von Balken und Flößen ganz unſtatthaft.

Aber auch an andern Stellen, und insbeſondere von dem Unterbaume ab bis Grabow, können nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Polizeidirektion zu Stettin Hölzer in der Oder feſtgelegt werden.

§. 26. Aus Rückſichten für die Sicherheit und Erleichterung der

Paſſage wird es unterſagt, in der Oder, ohne daß es die Noth erfordert, vor Anker zu gehen. Wenn Schiffe an der Mündung der Oder anlegen wollen, ſo müſſen ſie wenigſtens zwei Kabeltau-Längen von der daſelbſt befindlichen Steinwethe entfernt bleiben.

Auch bei Ziegenort, in den ſogenannten Kuhlen, darf nicht geankert werden, und unter dem Lebbinſchen Berge müſſen die Schiffer beim Ankern ebenfalls zwei Kabeltau-Längen von der Mündung der Swine entfernt bleiben.

§. 27. Zwiſchen dem Grabowſchen Ort und Stettin darf kein Schiff anders als mit ſchwacher Fahrt gehen, und deshalb die Beiſetzung voller Segel daſelbſt nur bei ſtillem Winde ſtattfinden.

§. 28. Wegen Verrückung der das Fahrwaſſer auf dem Revier bezeichnenden Marken finden die Beſtimmungen des §. 11. Anwendung mit der Maaßgabe, daß die geordnete Anzeige dem nächſten Lootſen-Kommandeur, in Stettin oder Swinemünde, ſo ſchleunig als möglich zu machen iſt.

D. Verhalten des Schiffers im Hafen zu Stettin.

§. 29. Rückſichtlich des Verhaltens der Schiffer im Hafen zu Stettin finden die in den §§. 9. 13. 15. 18. bei Swinemünde gegebenen allgemeinen Vorſchriften gleichmäßige Anwendung.

In Beziehung auf die örtlichen Verhältniſſe Stettins wird aber noch Folgendes verordnet.

§. 30. Sobald der Schiffer beim Unterbaum angelangt iſt, hat er ſich bei dem Baumſchreiber zu melden und deſſen Anweiſung zu befolgen. Kann das Schiff oder Leichterfahrzeug nicht ſogleich durch den Baum gelangen, ſo bleibt daſſelbe an dem rechten Oder-Ufer unter Aufſicht der Wache.

§. 31. Innerhalb der Bäume dürfen weder von Schiffen noch andern Fahrzeugen, deren Führer den Anweiſungen des Hafenmeiſters überall Folge leiſten müſſen, Segel geführt werden.

Der Klüwerbaum und die blinde Rah, ſo wie der Befahns- oder Brigg-Baum müſſen eingezogen, die Unterrahen getoppt und die Anker innerhalb des Bordes ſo aufgeſtellt werden, daß ſie andern Schiffen nicht Schaden bringen.

§. 32. Das Kochen der Speiſen darf durchaus nicht auf den im Hafen liegenden Schiffen geſchehen, ſondern muß entweder in den dazu beſtimmten öffentlichen Kochhäuſern, ſobald ſolche errichtet ſind, oder in Privatgebäuden erfolgen.

§. 33. Innerhalb der Baum- und langen Brücke kann nur ſolchen Schiffen und Fahrzeugen der Aufenthalt geſtattet werden, die entweder Behufs der Einnahme oder des Löſchens der Ladung daſelbſt verweilen müſſen. Dieſe haben ſich indeß zur Nachtzeit alles Verkehrs auf Böten zu enthalten. Jedes Fahrzeug, welches ſich nicht in einem

jener beiden Fälle befindet, muß nach der Anweiſung des Hafenmeiſters ſofort auf den ihm bezeichneten Platz weglegen.

§. 34. Innerhalb der Brücken darf an dem Außenbord eines Schiffes, ohne ausdrückliche Erlaubniß des Hafenmeiſters, nicht gezimmert werden.

§. 35. An hohen Feiertagen und bei andern feierlichen Ereigniſſen müſſen ſämmtliche Seeſchiffe und andere größere Fahrzeuge auf das vom Hafenmeiſter gegebene Signal ihre Nationalflagge aufziehen.

§. 36. Ballaſt kann überall nur an den vom Lootſen-Kommandeur angewieſenen Stellen ſowohl gelöſcht als geladen werden. Dabei muß das Schiff ein Portſegel führen und den Vorſchriften des Lootſen-Kommandeurs genau Folge geleiſtet werden.

§. 37. Es wird unterſagt, die auf den Holzflößen gewöhnlich angebrachten Feuerheerde und Strohlager in die Oder zu werfen, und die Führer müſſen bei der Nachfrage darüber ſich ausweiſen, wo ſie ihre Feuerheerde ꝛc. gelaſſen haben.

§. 38. Die Führer der mit Holz, Torf und ähnlichen Gegenſtänden beladenen Kähne, ſo wie auch der kleineren Fahrzeuge, welche Lebensmittel zur Stadt bringen, müſſen den Abraum jeder Art an das Land auf die öffentlichen Schutt-Plätze bringen und dürfen davon nicht das Geringſte in die Oder werfen oder fallen laſſen. Auch dieſe ſind zu dem §. 37. erwähnten Nachweiſe verpflichtet.

§. 39. Binnen 24 Stunden nach ſeiner Ankunft in Stettin muß der Schiffer die Muſterrolle und die Päſſe oder anderweitigen Legitimations-Papiere der an Bord befindlichen Paſſagiere auf das Polizei-Bureau abgeben, auch jederzeit die ſämmtlichen Paſſagiere und auf Verlangen die ganze Mannſchaft dort geſtellen.

§. 40. Wenn von der nach Stettin gebrachten, auswärts geheuerten und gemuſterten Mannſchaft bei der Abreiſe ein Matroſe zurückbleibt, ſo muß dies der Polizeibehörde gemeldet und in der Muſterrolle von der Muſterungs-Kommiſſion deshalb das Nöthige bemerkt werden.

§. 41. Vor ſeiner Abreiſe muß jeder Schiffer ſich mit ſeiner Mannſchaft bei der Muſterungs-Kommiſſion melden, um die Muſterrolle aufnehmen oder vervollſtändigen zu laſſen. Zu dem Zweck muß er die Seepäſſe für die inländiſchen, und die ihm von der Polizei ertheilten Muſter-Atteſte für die ausländiſchen Schiffsmannſchaften vorlegen, oder wenn der Schiffer die auswärts geheuerte alte Mannſchaft wieder mit zurücknimmt, die ausgefertigte alte Muſterrolle überreichen.

§. 42. Perſonen, die von Stettin zu Schiffe ins Ausland reiſen wollen, jedoch nicht zur Schiffsmannſchaft gehören, dürfen nur mit Paſſen, die entweder von der Polizeibehörde der Stadt ausgeſtellt, oder viſirt worden ſind, aufgenommen werden.

Schiffer, welche nicht gehörig legitimirte inländiſche Matroſen an

Bord nehmen, verfallen nach Inhalt der Kabinetsordre vom 10. November 1825 in eine polizeiliche Geldſtrafe von 20 Rthlrn.

F. Verhalten des Schiffers beim Ausgang von Swinemünde in See.

§. 43. Schiffer, die von Swinemünde ſeewärts ausgehen wollen, müſſen auf dem Schiffahrtspolizei-Bureau ihre Schiffsmannſchaft und deren in Stettin erfolgte Muſterung nachweiſen, oder ſolche in Swinemünde vollziehen, oder wenn ſie die ins Land gebrachte Mannſchaft wieder mitnehmen, ſich ein Muſterungs-Atteſt daſelbſt ausſtellen laſſen.

§. 44. Kein Schiffer darf Paſſagiere mit in See nehmen, deren Päſſe nicht von der Schiffahrtspolizei-Behörde in Swinemünde viſirt ſind.

§. 45. Mit allen Abfertigungs-Atteſten meldet der Schiffer ſich bei dem Lootſen-Kommandeur zur Anweiſung eines See-Lootſen, deſſen er zur Ausbringung ſeines Schiffs ſich bedienen muß.

Wegen der Befugniſſe des Lootſen beim Ausbringen eines Schiffs finden die für den Eingang im §. 5. enthaltenen Vorſchriften Anwendung.

F. Allgemeine Beſtimmungen.

§. 46. Außer den tarifmäßigen Hafengeldern, welche das Haupt-Zollamt in Swinemünde erhebt, und den an die Revier-Lootſen nach dem ausgehängten Tarif zu entrichtenden Lootſengeldern darf der Schiffer keinem Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder Vergütnng entrichten. Es wird dem Schiffer ſogar ausdrücklich unterſagt, einem Beamten auch nur das geringſte Geſchenk für die Ausübung ſeines Amts anzubieten, oder zu geben, und ſoll ein ſolches Anerbieten nach den beſtehenden Landesgeſetzen beſtraft, außerdem aber das Geſchenk konfiscirt werden.

Wenn ein Beamter es ſich beikommen laſſen ſollte, unter irgend einem Vorwande ein Geſchenk oder anderweitige Abgabe zu fordern oder anzunehmen, ſo iſt der Schiffer verpflichtet, ihn zur Beſtrafung bei ſeiner vorgeſetzten Behörde anzuzeigen.

Sollte ſich aber ein Schiffer veranlaßt finden, einem Lootſen für die in beſonderen Fällen ihm geleiſteten außerordentlichen Dienſte ſeine Dankbarkeit zu bezeigen, ſo kann das Geſchenk nur mit Vorwiſſen und Genehmigung des Lootſen-Kommandeurs ausgehändigt werden.

§. 47. Die zum Vermeſſen des Schiffs beſtimmten Beamten ſoll der Schiffer mit ſeinem Boot an Bord holen und zurückbringen laſſen.

§. 48. Die Uebertretungen der in dieſer Polizeiordnung enthaltenen Vorſchriften werden, ſofern nicht beſondere Strafen darauf angedroht ſind, nach Maaßgabe der Umſtände, mit Geldbußen von Einem bis zu Funfzig Thaler beſtraft.

Die Feſtſetzung einer ſolchen Strafe erfolgt nach ſummariſcher Unterſuchung durch ein Reſolut der Hafenpolizei-Behörde, gegen welches der Rekurs an die Regierung zu Stettin in allen Fällen, eine Berufung auf gerichtliche von dem Stadtgerichte zu Stettin oder zu Swi-

nemünde dann zu führende Unterſuchung aber nur in dem Falle zuläſſig iſt, wenn die feſtgeſetzte Strafe mehr als Fünf Thaler beträgt.

Verläßt der Denunciat während der polizeilichen oder gerichtlichen Unterſuchung den Hafen, ſo muß er zuvor eine zur Deckung der Strafe und Koſten hinreichende Geldſumme deponiren.

§. 49. Die feſtgeſetzten Strafen werden, wenn ſie die Sicherung der Hafen-Anſtalten und des Fahrwaſſers zum Zweck haben, von dem Haupt-Zollamte in Swinemünde bei den Hafengeldern verrechnet; alle übrigen Strafen aber fließen beziehungsweiſe zu den See-Armenkaſſen in Stettin oder Swinemünde.

§. 50. Sämmtliche Kahn- und Stromſchiffer ſind den Beſtimmungen dieſer Ordnung, ſo weit ſelbige auf ſie Anwendung finden, ebenfalls unterworfen und ſolche genau zu befolgen verbunden.

Wir beauftragen insbeſondere Unſer Miniſterium des Innern für Handels- und Gewerbe-Angelegenheiten mit der Ausführung dieſer Polizeiordnung, welche auch im Auslande zweckmäßig bekannt zu machen.

Gegeben Berlin, den 22. Auguſt 1833.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

Freiherr v. Altenſtein. Graf v. Lottum. Maaſſen.

Freiherr v. Brenn. Mühler.

Für den Kriegsminiſter im Allerhöchſten Auftrage.

v. Schöler.

Nr. 16.

Verordnung über das Verhalten der Seefahrenden im Hafen, ſo wie auf der Rhede und im Fahrwaſſer, der Stadt Stralſund.

Da es nöthig gefunden iſt, die für den hieſigen Hafen neuerdings ergangenen Vorſchriften zu ſammeln und zur leichteren Wahrnehmung für die dabei intereſſirten Perſonen in eine allgemeine Hafenordnung zuſammenzuſtellen; ſo wird ſolche nachſtehendermaaßen hiedurch bekannt gemacht:

1.

Jedes Schiff muß bei der Ankunft aus der See einen Lootſen erwarten, bevor es in das Binnenwaſſer einläuft, und hat deshalb bei Zeiten ſeine Lootſenflagge am Topp des Vordermaſtes aufzuziehen.

Nur im höchſten Nothfalle, das heißt, wenn der Schiffer augenſcheinlich Gefahr läuft, Schiff, Ladung und Mannſchaft zu verlieren,

und es bei gehaltenem Schiffsrathe, wozu der Schiffer den Steuermann, Hochbootsmann und Zimmermann, oder in die Stelle eines derſelben einen andern erfahrnen Seemann, zu verſammeln hat, gleichfalls nothwendig gefunden wird das äußerſte Rettungsmittel zu ergreifen, iſt es ihm erlaubt, ohne Lootſen einzuſegeln: jedoch iſt er in einem ſolchen Falle verpflichtet, die Lootſengebühren gleichwohl zu entrichten, auch den dadurch anderen Schiffen und Gütern, oder dem Fahrwaſſer, verurſachten Schaden zu erſetzen; und es muß überdies jedesmal, ſogleich nach der Ankunft des Schiffes, unterſucht werden, ob ein ſolcher Nothfall ſtattgefunden habe.

Alle Lootſengebühren für die Stralſunder und Gellener Lootſen werden an den Lootſen-Altermann gezahlet.

2.

Der Schiffer und der Steuermann ſind verbunden, den Lootſen bei deſſen Ankunft zu unterrichten, wie tief das Schiff geht; bei Strafe von 10 Thalern für jeden zu wenig angegebenen Fuß.

3.

Desgleichen iſt der Schiffer verbunden, den Lootſen über den Zuſtand des Schiffes und der Mannſchaft, über die gemachte Fahrt und über alle hierauf Bezug habenden Gegenſtände, genau zu unterrichten. Wird ihm ſodann das Einlaufen oder Landen unterſagt, oder wird er nach einem Quarantaineplatz gewieſen: ſo iſt er verbunden, dieſen Weiſungen pünktliche Folge zu leiſten; bei der in den Verordnungen darauf geſetzten Strafe von 226 Thalern.

4.

Sobald der Lootſe an Bord gekommen iſt, und bis dahin, daß er das Schiff in Sicherheit gebracht hat, iſt der Schiffer den Anweiſungen deſſelben unbedingt zu folgen verpflichtet; weshalb er auch namentlich während der Fahrt und auf der Rhede nur an den ihm vom Lootſen anzuweiſenden Stellen Anker werfen darf.

Sollte der Lootſe aber, nach der Meinung des Schiffers, bei der Führung des Schiffes Fehler machen, die das Schiff in Gefahr ſetzen, und davon nach geſchehener Warnung nicht ablaſſen wollen; ſo ſtehet dem Schiffer frei, mit Uebereinſtimmung des dem §. 1. gemäß zu haltenden Schiffsrathes, demſelben die Direction abzunehmen. Ein ſolcher Fall muß aber, ſogleich nach der Ankunft des Schiffes, von dem Schiffer dem Lootſen-Altermann — bei Königlichen Lootſen dem Kommandeur derſelben — und von dem Lootſen ſeinem Vorgeſetzten angezeigt werden, damit die Unterſuchung darüber und die Beſtrafung des Lootſen oder des Schiffers, welcher letztere für die Zweckmäßigkeit ſeiner Maaßregel verantwortlich iſt, eingeleitet werden können.

5.

Kein Schiffer darf innerhalb des Stadtgebietes, auf den Außen-Rheden, im Fahrwaſſer, oder vor und bei dem Gellen, Ballaſt auswerfen, oder, den äußerſten Nothfall ausgenommen, ſich im Fahrwaſſer vor Anker legen; beides bei Strafe von 25 Thalern, wovon dem Denuncianten die Hälfte zufließen ſoll.

Wenn ein Schiffer vor ſeiner Ankunft im Hafen Ballaſt löſchen muß, ſo darf ſolches bei gleicher Strafe nur mit Wiſſen des Lootſen, und nach der von demſelben zu gebenden Anleitung, in Leichterfahrzeugen geſchehen, aus welchen der Ballaſt danächſt wieder an Bord genommen oder nach den vom Lootſen anzuweiſenden Plätzen gebracht werden muß.

6.

Die Seemarken dürfen bei 2 Thlr. Strafe für jeden Fall, wovon dem Denuncianten die Hälfte zufällt, nicht verrücket werden. Zufällige Beſchädigungen derſelben, ſo wie ſonſtige auf der Fahrt etwa bemerkte Hinderniſſe, ſind dem Lootſen-Altermann ſofort anzuzeigen.

7.

Wenn ein Schiff vor Anker liegt, ſo muß die Ankerſtelle über Waſſer durch eine gerade über dem Anker ſchwimmende Boye bezeichnet werden.

Im inneren Hafen und auf den auswendigen Liegeplätzen darf kein Schiff Anker werfen, noch weniger aber unbefeſtiget liegen: ſondern jedes Schiff muß daſelbſt mit Tauen an den Dallen und am Lande befeſtigt ſein; jedoch nicht unmittelbar an den Bollwerken, ſondern an den dazu beſtimmten Ringen und Wurfpfählen. Ketten dürfen zur Befeſtigung der Schiffe an der Landſeite nicht gebraucht werden.

8.

In den inneren Hafen darf ein Schiff nicht hineinſegeln, ſondern nur mit Tauen einholen; auch muß daſſelbe, ſowohl im Hafen als auch auf den äußeren Liegeſtellen, die Anker binnen Bords aufſtellen, den Klüverbaum einziehen und die Raaen abnehmen oder toppen, in ſo weit ſonſt Gefahr für benachbarte Schiffe entſtehen oder ſelbigen der Raum benommen werden könnte; desgleichen muß jedes Schiff, das neben anderen liegt, ſeitwärts und zwar an der Steuerbordsſeite, mehrere Boyen oder Reibhölzer aushängen. Alles dieſes bei 5 Thlr. Strafe.

9.

Wenn ein Schiff einkommt oder verholet werden ſoll; ſo müſſen die im Wege liegenden Fahrzeuge Platz machen, auch müſſen die hinderlichen Landtaue und Dallenlinien von den Eignern derſelben geſtochen werden. Wer dies auf den Zuruf des Schiffers nicht beſchaffet, gegen den darf dieſer zwar nicht eigenmächtig verfahren: dagegen iſt der Hafenmeiſter angewieſen, nach vergeblich wiederholter Erinnerung,

die Taue zu kappen und die Fahrzeuge auf Koſten der Eigner aus dem Wege zu ſchaffen; und haften die Eigner für allen durch ihre Verabſäumung entſtehenden Schaden.

Liegt das Schiff, welches dem andern weichen ſoll, im Eiſe, ſo trägt das zu verholende Schiff die Eiſungskoſten.

10.

Ledige oder in Ballaſt liegende Schiffe dürfen im Hafen nur an den ihnen vom Hafenmeiſter anzuweiſenden Platz anlegen; Ladung einnehmende oder beladene erhalten die Anweiſung ebenfalls durch den Hafenmeiſter, in Uebereinſtimmung mit den Königl. Zollofficianten, und es müſſen ſolche, wenn ſie auf einem Lade- oder Löſchungsplatze liegen ohne zu laden oder zu löſchen, anderen hiezu beſtimmten Schiffen unweigerlich weichen.

11.

Der Schiffer, welcher löſchen oder laden will, meldet ſich dazu beim Hafenmeiſter und bekommt nach der Ordnung, wie er ſich gemeldet, die Träger zu dieſem Geſchäfte. Iſt er jedoch alsdann nicht fertig, ſo geht die Reihe ihm vorüber.

12.

Bei dem Verkaufe aus den Schiffen dürfen die Bollwerke und Brücken nicht mit Waaren beleget werden.

13.

Schiffer, welche ihr Schiff zum Winterlager auflegen wollen, müſſen ſich dazu gleichfalls vom Hafenmeiſter den Platz anweiſen laſſen, wobei dieſer die Größe des Schiffes zu berückſichtigen hat. Schiffe von 80 Laſten und darüber liegen in der Außenreihe.

14.

Schiffe im Hafen abzuwraken iſt gänzlich verboten. Wenn Schiffe, ohne im Stande gehalten zu werden, längere Zeit im Hafen liegen, ſo ſtehet es der Hafen-Inſpection frei, ihnen einen beliebigen Platz anzuweiſen. Auch wird von ſolchen das Hafengeld jährlich von Neuem erlegt.

15.

Holzflöſſe, auch wenn ſie ſtark verbunden ſind, dürfen im Hafen nicht liegen.

Mit Kalk beladene Schiffe dürfen nicht im innern Hafen löſchen, ſondern nur an der Nordſeite der Fährbrücke.

16.

Kein Schiff darf ohne Aufſicht im Hafen liegen; vielmehr muß jedes nicht auf dem Winterplatz liegende Fahrzeug, ſo lange das Waſſer offen iſt, einen Wächter am Bord haben, und für jedes hieſelbſt Winterlager haltende muß ein Aufſeher beſtellet ſein.

17.

Alles nächtliche Umherfahren mit Böten im Hafen — und zwar vom 1. Mai bis 30. Auguſt nach 10 Uhr, vom 1. Septbr. bis 31. Oktober nach 9 Uhr, vom 1. November bis 31. März nach 8 Uhr und im April nach 9 Uhr Abends — iſt bei 1 Thlr. Strafe unterſagt; ſo daß nur der Verkehr der Fährböte, und wirkliche Nothfälle, welche jedoch nach Möglichkeit vorher angezeigt werden müſſen, davon ausgenommen ſind. Sämmtliche auf dem Waſſer liegende Böte müſſen zur Nachtzeit mit Ketten angeſchloſſen ſein, bei gleicher Strafe.

18.

Kein Schiffer darf auf ſeinem im Innern des Hafens oder auf den äußeren Liegeplätzen befindlichen Schiffe Feuer halten, weder um Eſſen zu kochen, noch um Materialien zum Schiffbau zu ſieden. Auch darf Licht nur in verſchloſſenen Laternen brennen. Alles dieſes bei 5 Thaler Strafe.

19.

Alles Tabackrauchen auf den Schiffen, auf den Werften und an den Brücken iſt gleichfalls bei 5 Thlr. Strafe unterſagt.

20.

Hat ein Schiffer Schießpulver an Bord, ſo muß er ſolches ſogleich bei ſeiner Ankunft dem Hafenmeiſter zur Berichtserſtattung anzeigen. Wenn ein Schiff aber Schießpulver als Ladung führt; ſo darf es nicht in den Hafen einlaufen, ſondern muß auf der Rhede die weiteren Verfügungen erwarten, übrigens die Vorſchriften des §. 18. und 19. auch auf der Rhede beobachten. Im Hafen und in der Nähe anderer Schiffe darf nicht geſchoſſen werden.

21.

Alles Auswerfen von Ballaſt oder anderen Unreinigkeiten aus den Schiffen in den Hafen iſt bei 5 bis 10 Thlr. Strafe verboten. Der einzige Ort, wo Ballaſt gelöſchet werden darf, iſt in der Regel die am öſtlichen Ende der Fährbrücke befindliche Ballaſtkiſte, aus welcher auch Ballaſt eingenommen werden kann, ſofern darin Vorrath iſt; jedoch wird zu beiden Zwecken nach Befinden der Platz auch beim Dänholm angewieſen. Wer Ballaſt löſchen oder einnehmen will, hat ſich vorher bei den Hafenofficianten zu melden, und bei der Arbeit alle Vorſicht zu beobachten, insbeſondere aber den ihm deshalb zu gebenden Anweiſungen pünktlich Folge zu leiſten.

Die Ballaſtflaken müſſen von der Hafen-Inſpection miethweiſe genommen werden, im Uebrigen aber ſteht es Jedem frei, ſich hiezu ſeiner eigenen Geräthſchaften zu bedienen; auf Verlangen werden jedoch auch ſolche von der Hafenkammer gegen eine feſtgeſetzte Miethe geliefert.

Alle als Ballaſt gelöſchten Gegenſtände gehören dem Hafen, und es darf vom Schiffer nicht weiter über ſelbige disponiret werden.

22.

Die Schiffsbeſatzung muß jeden Abend vor Sperrung der Waſſerthore, und auf allen Fall ſpäteſtens im Sommer um 11, im Winter um 10 Uhr, an Bord gehen.

23.

Der Schiffer haftet für ſeine Mannſchaft, und iſt jede von derſelben begangene Verletzung polizeilicher Vorſchriften zu vertreten verpflichtet.

24.

Vor dem Einlaufen in den Hafen, und zwar einen Flintenſchuß weit vor demſelben, muß das Schiff, den landesherrlichen Abgabenverordnungen gemäß, zu Anker gehen, die Ankunft der Königl. Steuerofficianten erwarten, und den Verfügungen derſelben hinſichtlich der Angabe und Sicherſtellung der Ladung Genüge leiſten.

25.

Innerhalb 24 Stunden nach ſeiner Ankunft im Hafen meldet ſich der Schiffer auf der Hafenkammer zur Berichtigung der Hafenabgaben.

26.

Sollte die Vermeſſung des Schiffes auf der Rhede nöthig ſein, ſo muß der Schiffer die dazu erforderlichen Officianten an Bord holen und zurück bringen laſſen.

27.

Wenn der Schiffer ſeine Ladung eingenommen hat und zum Abſegeln fertig iſt, meldet er ſich auf der Stadtkanzellei, um ſeine Mannſchaft, ſofern er ſie hieſelbſt geheuert hat, zur Muſterung zu ſtellen, oder, ſofern ſolches nicht der Fall iſt, den gehörigen Muſteratteſt auszunehmen.

28.

Paſſagiere darf der Schiffer bei einer Strafe von 10 bis 50 Thlrn. nicht ohne einen vom hieſigen Polizeidirectorium ausgeſtellten oder viſirten Paß aufnehmen.

29.

Beim Auslaufen muß der Schiffer ſich gleichfalls, bei Vermeidung der im §. 1. angedroheten Strafe, eines Lootſen bedienen, welcher ganz in den dort angegebenen Verhältniſſen ſteht.

30.

Die Hafen-Ungelder, ſo wie die Gebühren der Officianten, werden nach den feſtgeſetzten und auf der Hafenkammer öffentlich angeſchlagenen Taxen berichtiget, und kein Officiant iſt befugt, außer denſelben Geſchenke oder Vergünſtigungen zu fordern oder anzunehmen.

31.

Jeder Schiffer iſt verpflichtet, den Beſtimmungen des Hafenmeiſters und den Anweiſungen des Hafendieners, welche dagegen auch an ihrem Theile ein beſcheidenes Betragen zu beobachten haben, ohne Ausnahme ſofortige Folge zu leiſten: wenn ſolches nicht geſchieht, ſoll erſterer, wo er es nöthig findet, die Taue kappen, und überdies iſt der Schiffer in jedem Falle von Widerſetzlichkeit, außer der Kappungsgebühr, in eine Strafe von 5 Thlrn. verfallen, welche im Wiederholungsfalle verdoppelt wird. Dagegen ſtehet es hinterher jedem frei, Beſchwerden über das Verfahren des Hafenmeiſters und Dieners bei der Hafen-Inſpection anzubringen.

32.

Die Beobachtung dieſer Vorſchriften wird von der Hafeninſpection beaufſichtiget, welche jedoch Fälle, die eine förmliche Unterſuchung erfordern, je nach ihrer Beſchaffenheit, an das Polizei-Directorium oder an das Kammergericht überweiſet.

33.

Uebrigens verſteht es ſich von ſelbſt, daß in Fällen, wo eine Beſtrafung eintritt, neben derſelben aller durch ein ordnungswidriges Benehmen, Privatperſonen oder den öffentlichen Anſtalten, zugefügte Schaden vollſtändig erſetzt werden muß. Für dieſen Erſatz haftet überall das Schiff; jedoch bleibt dem Eigner deſſelben der Regreß an den Schiffer und an die Beſatzung, ſo weit Rechtens, vorbehalten.

34.

Damit dieſe Verordnung, welche nach Umſtänden zu ändern Ein HochEdler Rath ſich vorbehält, dem Schiffahrt treibenden Publikum ſo viel ſicherer bekannt werde, ſoll ſelbige gedruckt und jedem ankommenden Schiffer durch den Hafenmeiſter für 2 Sgr. zu Kauf geboten werden, worüber derſelbe vierteljährlich bei der Hafeninſpection zu liquidiren hat.

Urkundlich iſt dieſe Ordnung mit dem Stadt-Inſiegel bekräftiget worden.

Stralſund, den 4. Mai 1842.

(L. S.) Bürgermeiſter und Rath.

Nr. 17.

Polizei-Ordnung für die Häfen zu Colbergermünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde. Vom 29. April 1842.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

haben für nöthig erachtet, nähere Bestimmungen über das Verhalten der Schiffer auf der Rhede und in den Häfen zu Colbergermünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde zu erlassen, und verordnen daher, wie folgt:

§. 1.

A. Verhalten des Schiffers auf der Rhede und beim Einlaufen in den Hafen.

Sobald ein Schiff auf die Rhede kommt, soll der Führer desselben, wenn er in den Hafen einsegeln will, seine Nationalflagge aufstecken, den Lootsen erwarten und nicht ohne dessen Hülfe einlaufen. Nur kleinere Fahrzeuge von funfzehn Last Tragfähigkeit und darunter, welche ausschließlich zur Küstenfahrt dienen, können ohne Annahme eines Lootsen einlaufen.

§. 2.

Im Nothfall, d. h. wenn der Schiffer augenscheinliche Gefahr läuft, Schiff, Ladung und Mannschaft zu verlieren, hat derselbe zuvor den Steuermann, Hochbootsmann und Zimmermann oder in der Stelle eines derselben einen andern erfahrenen Seemann, bei kleinern Fahrzeugen den Bestmann und ältesten Matrosen, zu einem Schiffrath zu versammeln, und wenn dieser nach reiflicher Erwägung es für nothwendig hält, das äußerste Rettungsmittel zu ergreifen, so ist es ihm erlaubt, ohne Lootsen einzusegeln.

§. 3.

Wenn heftige Stürme das Entgegenkommen der Lootsen verhindern, das Schiff aber ohne sie in den Hafen eingehen kann, so wird solches dem Schiffer durch Aufstecken einer Fahne auf der östlichen Molenspitze angedeutet. Die Tiefe des Seegatts nach Fußen wird durch Kugeln, welche an einem in schräger Richtung angespannten Tau angereiht sind, angezeigt und die zu nehmende Richtung der Fahrt durch Neigen einer Fahne zur Rechten oder Linken bezeichnet. Wenn bei stürmischer Witterung keine Flagge weht, so darf der Schiffer gar nicht einsegeln, sondern muß auf der Rhede vor Anker gehen oder die See halten.

§. 4.

Sobald der Lootse an Bord kommt, ist der Schiffer schuldig, ihm die rechten Marken, wie tief sein Schiff liegt, und ob dasselbe noch außerdem einen losen Kiel (Unterkiel) habe, anzugeben, sowie über alle

auf den Zuſtand des Schiffs und der Mannſchaft Bezug habende Gegenſtände gewiſſenhaft Auskunft zu ertheilen.

§. 5.

Mit den ergangenen geſundheitspolizeilichen Vorſchriften hat ſich der Schiffer angelegentlich bekannt zu machen und dieſelben, zur Vermeidung der auf die Uebertretung geordneten geſetzlichen Strafen, genau zu befolgen. Es ſind jedoch auch die Lootſen verpflichtet, ſogleich bei ihrem Eintreffen den Schiffer von ſeinen Obliegenheiten in dieſer Hinſicht noch beſonders zu unterrichten.

§. 6.

Den Anweiſungen des Lootſen iſt der Schiffer zu folgen und daher auch an dem Ort Anker zu werfen verpflichtet, den ihm der Lootſe auf der Rhede anweiſen wird, wenn Umſtände das Einbringen des Schiffs nicht geſtatten. Beim Einlaufen aber iſt dem Lootſen die Leitung des Schiffs gänzlich zu überlaſſen, und der Schiffer den Anordnungen deſſelben auf das Genaueſte zu folgen verbunden.

Sollte der Lootſe jedoch bei Führung des Schiffs Fehler machen, die das Schiff in Gefahr ſetzen, und ſich nicht warnen laſſen, ſo ſteht es dem Schiffer frei, mit Uebereinſtimmung des nach §. 2. zu verſammelnden Schiffsraths dem Lootſen die Direktion abzunehmen. Ein ſolcher Fall muß aber von dem Schiffer gleich nach ſeiner Ankunft dem Haupt-Zollamte zur weitern Unterſuchung angezeigt werden.

§. 7.

Kein Schiffer ſoll auf der Rhede Ballaſt auswerfen, ohne dazu die Genehmigung des Ober-Lootſen erhalten zu haben.

§. 8.

Der auf der Rhede oder im Hafen vor Anker gehende Schiffer muß ſeinen Anker mit einer ſenkrecht über demſelben ſchwimmenden Boje verſehen.

§. 9.

Jede abſichtliche oder aus grober Fahrläſſigkeit verübte Beſchädigung oder Verrückung der Seetonnen hat eine gerichtlich zu erkennende Strafe von 50 bis 200 Thlr. neben dem Erſatz des verurſachten Schadens, zur Folge. Zufällige Beſchädigungen dieſer Marken, ſowie die auf der Rhede und im Fahrwaſſer von dem Schiffer oder ſeiner Mannſchaft entdeckten, der Schiffahrt nachtheiligen Dinge müſſen, ſobald der Schiffer ans Land kommt, dem Oberlootſen ſogleich angezeigt werden.

§. 10.

II. Verhalten der Schiffer während ihres Aufenthalts im Hafen.

Sobald ein Schiff bis an die Molen gelangt iſt, muß der Schiffer die Segel einziehen, und im Hafen angekommen, muß er an der ihm vom Oberlootſen im Einverſtändniß mit der Steuer-Behörde zur Löſchung der Ladung oder zur Reparatur anzuweiſenden Stelle anlegen. Zwiſchen dem Schiffsbord

und dem Bollwerke muß der Schiffer lange Rundhölzer oder Reisbündel befeſtigen, um jede Beſchädigung des Bollwerks zu verhindern, auch darf er das Schiffstau nicht an dem Bollwerke, ſondern nur an den vorhandenen Wurfpfählen befeſtigen.

Während des Aufenthalts muß jedes Schiff, ſofern ſolches durch den Oberlootſen angeordnet wird, die Segel herunterlaſſen, Raaen und Stangen und überhaupt alle bewegliche den Raum beengende Takelage abnehmen. Dagegen muß die Flagge aufgezogen werden, wenn die Steuerbeamten zum erſten Mal Behufs der Reviſion an Bord kommen.

§. 11.

Seine Schiffspapiere muß der Schiffer ſofort, ſoweit ſie auf die Steuer-Abfertigung Bezug haben, an das Haupt-Zollamt, ſein und ſeiner Mannſchaft und der vorhandenen Paſſagiere Päſſe aber beziehungsweiſe an den Polizei-Directer zu Colberg, den Magiſtrat zu Rügenwalde und bis auf weitere Anordnung, an den Voigt zu Stolpmünde abgeben.

§. 12.

In Bezug auf die Steuer-Verfaſſung insbeſondere iſt der Schiffer verpflichtet, über den Inhalt ſeiner Ladung nach Art und Menge dem Haupt-Zollamt ein genaues Verzeichniß (Deklaration) abzugeben, welchem die dazu gehörigen Schiffspapiere beizufügen ſind. Was in dieſer Beziehung, ſowie ferner hinſichtlich des Steuerweſens von ihm zu beobachten iſt, ergiebt in Verbindung mit dem Zollgeſetze und der Zollordnung vom 23. Januar 1838 das Regulativ über die Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs auf den Mündungen der Perſante, Wipper und Stolpe vom 16. Dezember 1820, wonach derſelbe ſich genau zu achten hat.

§. 13.

Ein jeder Schiffer haftet während ſeines Aufenthalts auf der Rhede, im Hafen oder in Binnengewäſſern für das ordnungsmäßige Betragen der Mannſchaft am Bord des Schiffs, und vertritt nach näherer Vorſchrift der Landesgeſetze die Folgen des von ihr begangenen Unfugs.

Auch muß der Schiffer, wenn von der Schiffsmannſchaft Jemand entlaſſen wird oder ſich heimlich entfernt, dies ſogleich der §. 11. bezeichneten Polizeibehörde anzeigen.

§. 14.

Der Hafen darf auf keine Weiſe durch Auswerfen von Ballaſt, Schmutz oder Kehricht verunreinigt werden, ſondern es muß ſolches nach Anweiſung des Oberlootſen ans Land gebracht werden.

§. 15.

Das Kochen der Speiſen iſt nur auf denjenigen Fahrzeugen geſtattet, welche einen eingerichteten Heerd und Feuerfang haben, und

darf nur zur Tageszeit geſchehen. Theer, Pech und andere leicht Feuer fangende Materialien dürfen niemals auf dem Schiffe, ſondern nur am Lande an einem ſichern, dazu vom Ober-Lootſen anzuweiſenden Platze gekocht werden.

Licht darf außerhalb der Kajüte nur in wohl verſchloſſenen Laternen gebraucht werden.

§. 16.

Schiffe, welche Schießpulver als Ladung führen, müſſen eine ſchwarze Flagge aufſtecken und ſich außerdem allen von der Polizeibehörde nach Maaßgabe der Geſetze zu treffenden Anordnungen unterwerfen.

Schiffern, die nur eine geringe Quantität Pulver bei ſich führen, welche ſie jedenfalls anzuzeigen haben, kann daſſelbe nach dem Gutachten der Ober-Lootſen gelaſſen oder unter Zuziehung der Ortspolizeibehörde am Lande ſicher in Verwahrung gebracht werden.

Das Schießen mit Feuergewehr im Hafen und insbeſondere von den Schiffen aus iſt unterſagt.

§. 17.

Nur die im Winterlager liegenden Schiffe dürfen unbemannt bleiben, auf jedem andern Schiffe muß ſtets wenigſtens Ein Mann als Wache bleiben.

§. 18.

In Anſehung des Löſchens der Ladung haben ſich die Schiffer nach den Anordnungen des Haupt-Zollamts eben ſo zu achten, als bei der Einnahme anderweiter Ladung, wobei außerdem die Vorſchriften der §§. 94. bis 114. des im §. 12. genannten Regulativs zu befolgen ſind.

Das Fahren mit ſchwer beladenen Wagen dicht am Bollwerke beim Ein- und Ausladen iſt unterſagt, und es darf nur da gefahren werden, wo ſolches von dem Ober-Lootſen ausdrücklich nachgegeben iſt.

§. 19.

C. Verhalten der Schiffer bei ihrem Abgange von der Rhede oder aus dem Hafen.

Vor dem Abgange muß der Schiffer ſeine Abfertigung von der Steuerbehörde erhalten haben, und ſich durch eine Beſcheinigung derſelben (See-Ausgangspaß) darüber ausweiſen können. Die gehörig viſirten Päſſe hat der Schiffer von der §. 11. bezeichneten Polizeibehörde zurückzunehmen, auch ſich von derſelben unter der Muſterrolle des Schiffs beſcheinigen zu laſſen, daß in der Mannſchaft deſſelben keine Veränderung vorgegangen iſt, oder welche Matroſen er entlaſſen und im Hafen wieder geheuert hat. Paſſagiere, welche nicht im Beſitz eines vorſchriftsmäßigen Paſſes ſind, darf kein Schiffer an Bord nehmen.

§. 20.

Mit allen Abfertigungsatteſten meldet der Schiffer ſich bei dem Ober-Lootſen zur Anweiſung eines Lootſen, deſſen er zur Ausbringung ſeines Schiffs ſich bedienen muß; nur bei Fahrzeugen von funfzehn Laſt

Tragfähigkeit und darunter iſt das Auslaufen ohne Lootſen geſtattet. Wegen der Befugniſſe des Lootſen beim Ausbringen eines Schiffs finden die für den Eingang im §. 6. enthaltenen Vorſchriften Anwendung.

§. 21.

Wenn ausgehende Schiffe Ballaſt einnehmen wollen, ſo haben ſie die Anweiſung deſſelben von dem Ober-Lootſen zu gewärtigen.

§. 22.

D. Allgemeine Beſtimmungen.

Die Uebertretungen der in dieſer Polizei-Ordnung enthaltenen Vorſchriften werden nach Maaßgabe der Umſtände mit Geldbußen von Einem bis Funfzig Thalern beſtraft. Die Feſtſetzung der Strafen erfolgt nach ſummariſcher Unterſuchung durch das Haupt-Zollamt in Gemäßheit der in §. 243. und 247. des Anhangs zur Allgemeinen Gerichtsordnung ergangenen Vorſchriften; gegen das Strafreſolut ſteht binnen zehn Tagen nach deſſen Eröffnung der Rekurs an die Regierung zu Cöslin in allen Fällen, eine Berufung auf gerichtliche, durch das betreffende Land- und Stadtgericht zu führende Unterſuchung aber nur in dem Falle offen, wenn die Strafe mehr als Fünf Thaler beträgt.

Verläßt der Denunciat vor Beendigung der Unterſuchung den Hafen, ſo muß er eine zur Deckung der Strafe und Koſten ausreichende Summe bei dem Haupt-Zollamte deponiren.

§. 23.

Die feſtgeſetzten Strafen werden, wenn ſie die Sicherung der Hafenanſtalten und des Fahrwaſſers zum Zweck haben, von dem Haupt-Zollamte bei den Hafengeldern verrechnet, alle übrigen Strafen aber fließen beziehungsweiſe zu den in Colbergermünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde zu errichtenden See-Armenkaſſen.

Wir beauftragen insbeſondere Unſern Miniſter der Finanzen und des Handels mit der Ausführung dieſer Polizei-Ordnung, welche, ſoweit es erforderlich, auch im Auslande bekannt zu machen iſt.

Gegeben Potsdam, den 29. April 1842.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Prinz von Preußen.

v. Boyen. Mühler. v. Rochow. v. Nagler. v. Ladenberg. Rother. Gr. v. Alvensleben. Eichhorn. v. Thile. v. Savigny. Frh. v. Bülow. Gr. zu Stolberg.

Nr. 18.

Instruktion über die Befähigung und für die Prüfung der Steuerleute, Seeschiffer, Seelootsen.

In Verfolg der Allerhöchst genehmigten Instruktion für den Navigations-Direktor vom 29. Juli 1840 wird mit Aufhebung der Instruktion vom 26. Februar 1824 und der später zu deren Ergänzung und Abänderung erlassenen Bestimmungen zur Ausführung der Vorschrift des Gesetzes vom 7. September 1811 §§. 97. 107 und 108. Folgendes

in Hinsicht auf die Befähigung und für die Prüfung der Steuerleute, der Seeschiffsführer und Seelootsen

vorgeschrieben:

§. 1.

Klassifikation a) der Steuerleute;

Die Befähigung der Steuerleute ist eine doppelte:

1. der Steuermann Ister Klasse ist befähigt, alle Meere zu befahren;
2. der Steuermann IIter Klasse ist es nur für die Ostsee mit Schiffen jeder Größe, mit Schiffen bis 40 Lasten aber außerdem nur für das Kattegat und Skagerak bis Lindesnaes.

b) der Seeschiffsführer;

Die Befähigung der Seeschiffsführer ist eine dreifache:

1. der Seeschiffsführer Ister Klasse ist befähigt, alle Meere zu befahren;
2. der Seeschiffsführer IIter Klasse ist es für die europäischen Meere, das Mittelmeer, das Schwarzemeer und das Atlantische;
3. der Seeschiffsführer IIIter Klasse ist, wie der Steuermann IIter Klasse, befähigt, die Ostsee mit Schiffen jeder Größe zu befahren, das Kattegat und Skagerak bis Lindesnaes aber nur mit Schiffen bis 40 Lasten.

c) der Seelootsen.

Die Befähigung der Seelootsen erstreckt sich nur auf denjenigen Hafen, für welchen sie die erforderlichen Lokalkenntnisse nachgewiesen haben.

§. 2.

Prüfungsfähigkeit a) im Allgemeinen.

Jeder Seemann, der sich zu einer Prüfung meldet, er sei Matrose, Halbmann oder Steuermann, muß durch vollgültige Zeugnisse nachweisen,

daß seine Aufführung untadelhaft sei.

Zu den Aufführungs-Zeugnissen für Matrosen u. s. w. liegt das Schema I., für Steuerleute das Schema II. bei, wonach gedruckte, mit dem tarifmäßigen Stempel von 5 Sgr. versehene Exemplare bei den unten genannten Haupt-Zoll- und Haupt-Steuer-Aemtern und den

von ihnen reſſortirenden Unterämtern und Stempeldebits-Stellen käuflich zu haben ſind *), worauf die Muſterungsbehörden und Navigationslehrer aufmerkſam machen werden.

Insbeſondere: b) zum Steuermann; Wer ſich zur Steuermanns-Prüfung meldet, muß ferner vollgültig nachweiſen,

daß er nicht unter 20 Jahr alt ſei und mindeſtens 5 Fahrtsjahre zur See gefahren habe, und zwar 2 davon als vollbefahrener Matroſe.

c) zum Seeſchiffsführer; In Hinſicht künftiger Seeſchiffsführer wird insbeſondere der Nachweis erfordert,

1. für die Prüfung zum Schiffsführer Iſter Klaſſe:
   daß der zu Prüfende nicht unter 28 Jahr alt ſei; daß er als Schiffer IIter Klaſſe mindeſtens 2 Jahre auf längerem Fahrwaſſer gefahren habe, oder früher als Steuermann außer den für Schiffsführer IIter Klaſſe (§. 1. sub. b. 2.) vorgeſchriebenen Grenzen;
2. für die Prüfung zum Schiffsführer IIter Klaſſe:
   daß der zu Prüfende nicht unter 24 Jahr alt ſei, daß er mindeſtens 2 Fahrtsjahre als Steuermann Iſter Klaſſe und außer den für einen Steuermann IIter Klaſſe vorgeſchriebenen Grenzen (§. 1. a. 2.) gemacht habe;
3. für die Schiffsführer IIIter Klaſſe:
   daß der zu Prüfende nicht unter 24 Jahr alt ſei, daß er mindeſtens 2 Fahrtsjahre als Steuermann IIter Klaſſe gemacht habe.
4. Von einem jeden Steuermann, welcher ſich zur Schifferprüfung meldet, wird gefordert, daß er den obigen Nachweis durch ein ordentlich geführtes Journal, Obſervations- und Berechnungs-Buch beibringe.

Dieſes Journal hat jeder Steuermann beſonders und unabhängig von dem Journal des Schiffs zu ſeiner eigenen künftigen Legitimation zu führen, und bei der Ankunft in den inländiſchen Häfen, wo die Reiſe beendigt wird, jedesmal binnen 24 Stunden nach der Ankunft der Hafen-Polizei-Behörde zur Beglaubigung vorzulegen. In den Häfen des Auslandes, für welche ein Königlich Preußiſcher Conſul beſtellt iſt, geſchieht die Vorlegung bei jedem Einlaufen in gleicher Friſt bei dieſem, welcher das Journal mit einem bloßen Viſa verſieht.

Bei dieſen Vorlegungen müſſen alle während der Fahrt nicht ausgefüllte Rubriken des Journals durchſtrichen ſein.

---

*) Anmerkung. In Memel, Pillau, Danzig, Stolpemünde, Rugenwalde, Colberg, Swinemünde, Stettin, Wolgaſt, Greifswalde, Stralſund.

Von denjenigen, welche nach Erlaß dieſer Inſtruktion einen Preußiſchen Hafen verlaſſen, wird gefordert, daß ihr Journal für die Prüfung als Schiffer IIIter Klaſſe nach dem anliegenden Schema Beilage III., und für Schiffer Iſter und IIter Klaſſe nach dem Schema Beilage IV. geführt ſei. III. IV.

Solche Journal-Bücher von ſechszig Blättern werden bei ſämmtlichen Navigationsſchulen gegen Entrichtung der Selbſtkoſten, die darauf vermerkt worden, zu haben ſein.

d) der Seelootſen; Von dem zum Seelootſen zu Prüfenden wird bei der Anmeldung ein durch glaubwürdige Zeugniſſe zu führender Nachweis ſeines Wohlverhaltens und ſeiner bisherigen Beſchäftigung in beſonderer Beziehung auf den Dienſt desjenigen Hafens gefordert, für welchen derſelbe beſtimmt iſt.

e) der Lootſen-Kommandeure. Der Lootſen-Kommandeur ſoll die Befähigung eines Schiffers zweiter Klaſſe nachweiſen.

§. 3.

Nachweis der erforderlichen Kenntniſſe. Allgemeine Vorbildung. 1. Für Steuerleute IIter Klaſſe wird erfordert:

a) leſerliche Handſchrift, Kenntniß der deutſchen Sprache in dem Maaße, daß der Kandidat hinreichende Fertigkeit im Richtigſchreiben habe und ſeine Gedanken gehörig auszudrücken wiſſe;

b) für Steuerleute Iſter Klaſſe werden in dieſen Fertigkeiten größere Anſprüche gemacht.

2. Für Schiffer aller Klaſſen kommt es nur auf den Nachweis an, daß ſie während der Ausübung der Steuermannskunſt die von ihnen für die Steuermanns-Klaſſe erforderte Vorbildung nicht vernachläſſigt haben.

3. Von dem Seelootſen wird gleichfalls Fertigkeit im Leſen und Schreiben, ſo weit es ſein Dienſt nöthig macht, erfordert.

§. 4.

Beſondere Ausbildung für das Fach. Gemeinſchaftliche für Schiffer und Steuerleute; Indem in dem Folgenden die Forderungen aufgeſtellt werden, welche ſowohl an einen Steuermann, als an einen Schiffsführer zu machen ſind, wird bemerkt,

1. daß für Steuerleute IIter Klaſſe und Schiffsführer IIIter Klaſſe in Hinſicht ihrer Kenntniſſe in der Navigation nur das Wiſſen der mit einem * bezeichneten Nummern gefordert wird.
2. Das Maaß des Wiſſens in allen unter 1 bis 21 verzeichneten Gegenſtänden beſtimmt die Befähigung zum Schiffer IIter Klaſſe.
3. Für Schiffer Iſter Klaſſe iſt es der Prüfungs-Kommiſſion überlaſſen, die dem Kandidaten vorzulegenden ſchriftlichen und mündlichen Fragen zu beſtimmen, jedoch mit ſteter Rückſicht darauf, daß die Prüfung weniger auf Elementar-Kenntniſſe, als auf größere Fertigkeit in den aſtronomiſchen Berechnungen, im Obſerviren und in der Nautik zu richten iſt.

Arithmetik:

Die vier Spezies mit gewöhnlichen Brüchen.
Die vier Spezies mit Decimal-Brüchen.
Proportionen.
Etwas über Progreſſionen.
Ausziehung der Quadrat- und Kubikwurzeln mit und ohne Logarithmen.
Die Natur und der Gebrauch der Logarithmen.

Geometrie:

Punkte, Linien, Winkel.
Linien halbiren; Perpendiculaire in allen möglichen Fällen auf eine Linie zu errichten u. ſ. w.
Ueber den Kreis und die Winkel im Kreiſe.
Parallel-Linien.
Dreiecke, Vierecke u. ſ. w.
Proportionalität der Seiten der Dreiecke, Vierecke u. ſ. w.
Berechnung des Flächeninhalts der gradlinigten, krummlinigten und gemiſchtlinigten Figuren.
Begriff über Körper, Berechnung des körperlichen Inhalts des Prisma, der Pyramide, Kegel, Kugel, Cylinder, abgekürzter Pyramiden und Kegel, Sphäroiden und Fäſſer.

Ebene Trigonometrie:

Etwas über trigonometriſche Funktionen, Tafeln, ſowohl natürliche als logarithmiſche.
Berechnung der ebenen, rechtwinklichten und ſchiefwinklichten Dreiecke.
Einrichtung und Gebrauch der Günterſcala.

Sphäriſche Trigonometrie:

Begriff über Kugelſchnitte, ſphäriſche Winkel, Seiten und Dreiecke.
Berechnung ſphäriſcher Dreiecke.

Navigation:

1. Das dem Seemann Wiſſenswürdige aus der mathematiſchen Geographie.
*2. Die Eintheilung und der Gebrauch der Logleine und des Logglaſes, nebſt der Kenntniß, die Fahrt des Schiffes aus der Zeit zu beſtimmen, während welcher es eine gewiſſe Diſtance durchläuft.
*3. Kenntniß zur Prüfung und Aufſtellung des Peil- und Steuer-Kompaſſes nebſt Sicherheit und Fertigkeit im Gebrauch derſelben.

*4. Aus Cours und Diſtance die veränderte Breite und Abweichung, und aus Abweichung und Mittelbreite die veränderte Länge zu finden, und umgekehrt.

*5. Geſteuerte Courſe für Abtrift und Variation in rechtweiſende zu verwandeln, und umgekehrt.

*6. Mehrere geſegelte Courſe in einen Haupt-Cours zu verwandeln und die etwa bekannte Strömung in Rechnung zu bringen, nebſt Angabe von Methoden, die Richtung und Geſchwindigkeit derſelben zu finden; auch bei bekannter Strömung den Cours zu finden, der geſteuert werden muß, um einen gegebenen inne zu halten (behaltbar zu machen).

*7. Kenntniß der Konſtruktion und Gebrauch der Seekarten, das Beſteck darin richtig abzuſetzen, nach Cours und Diſtance, ſo wie nach Länge und Breite; den Punkt des Schiffes aus einer Karte in die andere richtig zu übertragen; Bekanntſchaft mit den Tafeln der Meridionaltheile und mit den Hülfsmitteln, deren etwanigen Mangel am Bord zu erſetzen.

*8. Die Berichtigung des Beſtecks durch allerlei Peilungen und Winkelmeſſungen, Lothung und Obſervation.

*9. Richtige, deutliche und umſtändliche Führung eines See-Journals.

*10. Sicherheit und Fertigkeit in der Unterſuchung und Berichtigung des Oktanten, ſo wie im Gebrauch deſſelben.

*11. Kenntniß der Sterne erſter Größe.

*12. Kenntniß der Einrichtung und des Gebrauchs des Nautical-Almanachs oder des Berliniſchen Aſtronomiſchen Jahrbuchs, nachdem dieſes eine für Seefahrer angemeſſene Einrichtung erhalten haben wird.

13. Kenntniß der Berichtigung der Höhenwinkel durch Kimmung, Refraction, Parallare und Halbmeſſer.

14. Beobachtung und Berechnung der Breite:
   *a) durch Meridian-Höhen von Sonne, Mond, Sterne und Planeten;
   b) durch eine Sonnenhöhe (nicht zu weit vom Meridian) mit dem einige Stunden vorher oder nachher gefundenen Uhrfehler;
   c) durch eine Sonnenhöhe näher am Mittage durch Culminations-Secunden (circum Meridianhöhe);
   *d) durch 2 Sonnenhöhen nach Dowes Methoden mit und ohne Platzveränderung;
   e) durch Polar-Stern-Höhen zu jeder Zeit, wenn er zu ſehen und die Kimmung einigermaßen zu ſehen iſt.

15. Berechnung der Variation des Kompaſſes:
   a) durch Beobachtung der magnetiſchen Amplitude und die Berechnung der wahren;
      was Amplitude iſt;

b.) durch Beobachtung des magnetiſchen Azimuth und die Berechnung des wahren;
was Azimuth iſt.

16. Die Zeit des hohen und niedrigen Waſſers (Ebbe und Fluth) zu berechnen.
17. Die Culminationszeit der Geſtirne ungefähr und genau, auch ihr Auf- und Untergang, Tag- und Nachtlänge, wie hoch ſie über den Horizont kommen.
18. Kenntniſſe des Sextanten, als Unterſuchung der Theilung des Limbus und Nonius, der Parallelismus der Spiegelflächen und farbigen Gläſer; Unterſuchung und Berichtigung der Stellung der beiden Spiegel und des Fernrohrs, nebſt Fertigkeit im Gebrauch dieſer Inſtrumente, Kenntniß des Barometers und Thermometers, ihr Nutzen.
19. Beobachtung und Berechnung der Schiffszeit durch Sonnenhöhen, correſpondirende Sonnenhöhen, Monds-, Planeten- und heller Sternhöhen.
20. Vollſtändige Längenobſervation ſowohl mittelſt Monds-Diſtance von der Sonne, als von den Sternen und Planeten mit oder ohne gemeſſene Höhen anzuſtellen und zu berechnen.
21. Berechnung der Länge durch Chronometer mit Kenntniß der nöthigen vorausgehenden Obſervationen am Lande zur Beſtimmung von Gang, Stand und wahrſcheinlicher Sicherheit des Chronometers. Chronometer-Corrections-Tafeln anzufertigen und zu brauchen.

*22. Zuſammenſetzung der Haupthölzer, der Rundhölzer.
*23. Das Schiff bei allerlei Wetter und Wind zu manöveriren.
*24. Ein Schiff ab- und zutakeln zu können.
*25. Genaue Rechnung über die verladenen und gelöſchten Güter zu halten und ſelbige beim Laden gehörig zu ſtauen wiſſen.

§. 5.

beſondere für Schiffer;

Von einem Schiffer wird noch außer der Sicherheit und Fertigkeit in dem, was ein Steuermann wiſſen muß, welche ſeine Klaſſifikation nach §. 4. bedingt, gefordert:

1. daß er ein neues Schiff takeln und die Länge und Dicke des Takelwerks beſtimmen könne;
2. genaue Kenntniß, wie er ſich von dem Augenblicke an, wenn er Fracht ſchließt, bei allen vorkommenden Fällen, beſonders der Havarie, bis zu dem Augenblicke, wo er den Ort ſeiner Beſtimmung erreicht und die Ladung gelöſcht iſt, zu verhalten hat;

3. Kenntniß des dem Schiffer Wiſſenswürdigſten aus dem Seerechte, beſonders dem Preußiſchen;
4. gehörige Kunde der nautiſchen Geographie.

§. 6.

beſondere für Seelootſen. Von einem Lootſen dürfen die zur nautiſchen Ortsbeſtimmung erforderlichen mathematiſchen und aſtronomiſchen Kenntniſſe nicht gefordert werden, ſondern es iſt die Prüfung vorzüglich zu richten:

1. auf die genaueſten Lokalkenntniſſe des Hafens, bei welchem der Lootſe eine Anſtellung nachſucht;
2. auf die Kenntniß, mit Schiffen von verſchiedener Bauart bei jedem Winde und Wetter manöveriren und das Schiffskommando gehörig führen zu können;
3. auf die vollſtändigſte Bekanntſchaft mit den Hülfsmitteln in Gefahren.

§. 7.

Prüfungs-Kommiſſionen. Die Prüfungs-Kommiſſionen für Schiffer und Steuerleute werden nur in den Seehäfen, in welchen Navigationsſchulen vorhanden ſind, beſtehen und in folgender Art neu organiſirt:

Dirigent der Kommiſſion iſt der Navigations-Direktor ſämmtlicher Navigationsſchulen als Kommiſſarius des Handelsminiſteriums. In Behinderungsfällen vertritt ein von der betreffenden Regierung zu ernennender Dirigent ſeine Stelle, welcher an Orten, wo die Regierung ihren Sitz hat, in der Regel ein Mitglied derſelben iſt. — Die Kommiſſion beſteht außerdem aus einem Kaufmanne und zwei ſachkundigen Mitgliedern, von denen das Eine der Seelootſen-Kommandeur des Hafens und resp. Vorhafens ſein kann; ſie werden von der Regierung erwählt. Außerdem tritt der Kommiſſion ein Lehrer der Navigationsſchule eines andern Hafens zu, welchen der Navigations-Direktor in der Art wählt, daß alle Schulen wechſeln.

Dieſe Vorſchrift erleidet nur eine Ausnahme, wenn eine Prüfung bei der permanenten Kommiſſion in Danzig (§. 8.), außer der regelmäßigen Frühjahrs-Prüfung (ibidem), ſtattfindet, ſo wie bei den Steuermanns-Prüfungen überhaupt. In dieſen Fällen iſt der Navigations-Direktor befugt, die Vertretung dieſes Lehrers durch einen der Lehrer der Navigationsſchule des Orts, wo die Prüfung ſtattfindet, anzuordnen.

Sollten Gelehrte, die als Mathematiker und Aſtronomen ausgezeichnet ſind, ſich bereit finden laſſen, an den Prüfungen der Seeſchiffer und Steuerleute Theil zu nehmen und dadurch ihren Zweck patriotiſch zu befördern, ſo können ſie als Ehrenmitglieder der Kommiſſion eintreten und ſind dadurch befugt, dem Handels-Miniſterium ihre Be-

merkungen über das Prüfungsverfahren und Rathſchläge zu deſſen Verbeſſerung mitzutheilen.

Ueber den mathematiſchen und aſtronomiſchen Theil der Prüfungen ſteht dem Navigations-Direktor die Entſcheidung zu. In Abweſenheitsfällen wird ſeine Entſcheidung in der unten (§. 16.) vorgeſchriebenen Art erlangt. Ueber die Vorkenntniſſe für die Prüfung, ſo wie über die übrigen Gegenſtände der letztern, entſcheidet die Stimmenmehrheit in der Kommiſſion.

§. 8.

Zeit und Ort der Prüfungen.

In Danzig, als dem Wohnſitze des Navigations-Direktors, iſt die Prüfungs-Kommiſſion permanent, ſo daß Prüfungen daſelbſt zu jeder Zeit vorgenommen werden können, wenn der Navigations-Direktor nicht abweſend iſt.

Zur Erleichterung für die, aus den Navigationsſchulen abgehenden Seeleute beginnen dagegen die regelmäßigen Prüfungen jährlich in Königsberg am 10. März, hierauf folgen ſie in Danzig, Stettin, ſo daß ſie am 16. April in Stralſund ihren Anfang nehmen.

Die Prüfungs-Kommiſſion in Memel erſtreckt ſich nur auf Steuerleute, und der Zeitpunkt der Prüfung wird jährlich von der Kommiſſion nach den Verhältniſſen der Schiffahrt beſtimmt. Steuerleute, welche den Lehrgang für See-Schiffer bei der dortigen Navigationsſchule gemacht haben, melden ſich wegen ihrer Prüfung bei einer der andern Kommiſſionen.

Für Steuerleute findet außerdem in Stralſund Ende Dezember und in Stettin Ende September eine Prüfung ſtatt.

Die Prüfungen werden in der Regel in dem Lokal der Navigationsſchulen vorgenommen, da dieſe die Inſtrumente für die Prüfung und die Gelegenheit, ſie zu benutzen, darbieten.

Für Königsberg und da, wo etwa der Raum in den Navigationsſchulen es nicht geſtatten ſollte, wird die betreffende Regierung für eine Lokalität ſorgen, welche dem obigen Zweck entſpricht.

§. 9.

Anmeldung zur Prüfung.

Die Anmeldung der zu prüfenden Steuerleute oder Schiffer geſchieht bei einem zu beſtimmenden Mitgliede der Kommiſſion im Orte durch Einreichung eines ſelbſt verfaßten und eigenhändig geſchriebenen Lebenslaufs, welchem die vollſtändig beglaubigten Zeugniſſe und Dokumente für ihre Prüfungsfähigkeit nach Anleitung des §. 2. beizufügen ſind.

Sollten letztere der Anmeldung nicht gleich beigefügt werden können, ſo bleibt der Prüfungs-Kommiſſion überlaſſen, den Umſtänden nach zu entſcheiden, ob der Kandidat, unter Vorbehalt der Beibringung der Zeugniſſe und Dokumente vor Ausfertigung ſeines Zeugniſſes, zur Prüfung zugelaſſen werden darf.

In Hinſicht der Kenntniſſe iſt die Kommiſſion in der Regel weder befugt, noch verpflichtet, einen Nachweis darüber zu verlangen, auf welchem Wege ſie geſammelt ſind.

§. 10.

Prüfung. Die Prüfung ſelbſt zerfällt

1. in eine ſchriftliche,
   a) vorbereitende,
   b) mathematiſch-nautiſch-aſtronomiſche,
2. in eine mündliche.

Gegenſtand. Worüber die Prüfung ſich erſtrecken ſoll, ergiebt ſich aus den Forderungen in den vorhergehenden §§. 3 bis 5.; für welche Gegenſtände die ſchriftliche mathematiſch-nautiſch-aſtronomiſche beſonders angeordnet iſt und in welchem Umfange, ergiebt ſich aus der Beilage V. und den folgenden §§.

§. 11.

1. Schriftliche Prüfung. a) vorbereitende ſchriftliche Prüfung; Die Kommiſſion liefert einem jeden Kandidaten ein Prüfungsheft, welches paginirt iſt.

In dieſes trägt der Examinand zunächſt, unter Aufſicht der Kommiſſion, eine Abſchrift ſämmtlicher von ihm eingereichten und erforderlichen Zeugniſſe ein, welche die Kommiſſion beglaubigt.

Der Kandidat fertigt hierauf ferner einige ſchriftliche Aufſätze, welche dazu dienen können, es zu beurtheilen, ob ſie den Forderungen §. 3. genügen, und welche unmittelbar (nicht in Abſchrift) im Entwurfe in das Heft eingetragen werden müſſen. Er wiederholt darin ſeinen Lebenslauf kurz, beſchreibt eine ſeiner Reiſen oder einen Theil derſelben, oder bearbeitet ähnliche Aufgaben der Kommiſſion.

Die ganze Kommiſſion entſcheidet hierauf gemeinſchaftlich über die Zulaſſungsfähigkeit zur ferneren Prüfung.

§. 12.

b) mathematiſch-nautiſch-aſtronomiſche Prüfung. Es iſt hier durch möglichſte Abſonderung und ſtete Aufſicht dafür Sorge zu tragen, daß die Kandidaten ſich weder gegenſeitig aushelfen, noch ſich anderer Hülfsmittel oder Geräthe bedienen können, als ſolche, deren Gebrauch ihnen von dem Navigations-Direktor als unerläßlich für die Löſung der Aufgaben geſtattet worden.

Des Navigations-Direktors Pflicht iſt es, für eine genügende Anzahl von Aufgaben zu ſorgen, welche nach den Gegenſtänden bündelweiſe geordnet ſind, und deren jedes mit den betreffenden Nummern des §. 4. bezeichnet iſt.

Jeder Kandidat zieht an dem ihm angewieſenen Platze aus dem ihm von dem Direktor vorgehaltenen Bündel ſeine Aufgabe und eine

folgende, wenn die erſte gelöſet iſt. Die Frage wird in das Heft eingetragen, eben ſo die Auflöſung.

Jeder Kandidat kann während der Prüfung ſeinen Platz nur ausnahmsweiſe verlaſſen und dann nur, wenn er die ihm vorliegende Aufgabe gelöſet hat, es ſei denn, daß er als freiwillig von der Prüfung zurückgetreten angeſehen ſein will.

In jedem Prüfungshefte wird von der Kommiſſion die Stunde und Minute eingetragen, in welcher die ſchriftliche Prüfung Vormittags und Nachmittags angefangen und aufgehört hat.

Der Navigations-Direktor nimmt die geſchloſſenen Prüfungshefte in Empfang und beurtheilt ſie, eben ſo wie der ihn begleitende Navigationslehrer (event. der Lehrer der Navigationsſchule des Orts) durch ſchriftliche Randbemerkungen.

Die Zulaſſung zur ferneren mündlichen Prüfung wird durch die Klaſſifikation: gut, recht gut, vorzüglich gut, von Seiten des Direktors begründet. Außer denen, welche völlig unzureichende Kenntniſſe haben, werden auch diejenigen zurückgewieſen, welche nur das Prädikat ziemlich gut erhalten.

Bei der Klaſſifikation ſoll beſonders darauf geſehen werden, daß bei allen auf Beſteck, Meridian-Breiten und Karten Bezug habenden und den praktiſchen Fragen völlig Genügendes geleiſtet werde.

Der Navigations-Direktor weiſet hierauf diejenigen ſchriftlich zurück, welche in dieſer Prüfung nicht beſtanden ſind, und übergiebt ſämmtliche Prüfungshefte der Prüfungs-Kommiſſion mit einem Verzeichniſſe der zurückgewieſenen Kandidaten.

§. 13.

2. Mündliche Prüfung. Die mündliche Prüfung erſtreckt ſich auf alle Forderungen des Wiſſens an einen Schiffer oder Steuermann, vorzugsweiſe aber auf diejenigen Gegenſtände, welche der mündlichen Prüfung ganz oder zum Theil vorbehalten ſind.

Die Prüfung wird durch den Direktor und Lehrer in Gegenwart der übrigen Mitglieder begonnen, welche ſie ihrerſeits fortſetzen und ſich dadurch volle Ueberzeugung von der Befähigung der Kandidaten verſchaffen.

Jedes Mitglied giebt hierauf bei jedem Kandidaten ſchriftlich ſeine Stimme darüber: ob derſelbe zurückzuweiſen oder ihm das Qualifikations-Atteſt der Klaſſe, für die er ſich prüfen ließ, mit dem Prädikate gut, recht gut, vorzüglich gut, zu ertheilen ſei.

Für den mathematiſch-nautiſch-aſtronomiſchen Theil des Zeugniſſes giebt bei Meinungsverſchiedenheiten der Navigations-Direktor auch bei der mündlichen Prüfung den Ausſchlag.

§. 14.

Oeffentlichkeit. Die mündlichen Prüfungen ſollen öffentlich ſein, ſo daß

nicht bloß die Lehrer der Navigationsſchule des Orts, ſondern auch andere Perſonen, welche ein Intereſſe daran nehmen, von der Prüfungs-Kommiſſion dazu einzuladen und auf Verlangen zuzulaſſen ſind.

§. 15.

Praktiſche Prüfung.

Der zum Schiffer IIter Klaſſe geprüfte und beſtandene Steuermann ſoll in dem Sommer nach ſeiner Prüfung eine praktiſche Uebungs-Expedition der Navigationsſchulen mitmachen, und hierüber der Prüfungs-Kommiſſion vor Ausfertigung ſeines Zeugniſſes als Schiffer das Atteſt des am Bord kommandirenden Direktors und Lehrers beibringen, deſſen Inhalt darin aufgenommen wird.

Nur der Umſtand, daß in dem Prüfungsjahre die Uebungsreiſe ausfällt, kann von Erfüllung dieſer Vorſchrift entbinden.

§. 16.

Abweſenheit des Navigations-Direktors.

Iſt der Navigations-Direktor den Prüfungen der Schiffer und Steuerleute beizuwohnen verhindert, ſo liegt ihm ob, dafür zu ſorgen, daß der Lehrer, welcher ihn zu begleiten beſtimmt war, ſich bei der Prüfung einfindet.

Der Direktor verſendet in dieſem Falle die von ihm aufzugebenden ſchriftlichen Fragen in den beſtimmten Bündeln unter Siegel an den Vertreter des Dirigenten bei der Prüfungs-Kommiſſion, der damit verfährt, wie der Direktor ſelbſt. (§. 12.)

Die Prüfungshefte werden von dem prüfenden Lehrer in der §. 12. vorgeſchriebenen Art beurtheilt und der Prüfungs-Kommiſſion übergeben. Iſt dieſe mit deſſen Urtheil über die Zurückweiſung eines Kandidaten einverſtanden, ſo erfolgt ſie ohne Weiteres vorläufig und ohne Einholung des Einverſtändniſſes des Navigations-Direktors.

Eben ſo wird zur Zeiterſparung in den Fällen, wo obiges Einverſtändniß nicht vorhanden iſt, oder der Lehrer die Zulaſſungsfähigkeit zur mündlichen Prüfung erklärt, zu der letztern geſchritten und über das Reſultat abgeſtimmt. In dieſem Falle wird indeß dem Navigations-Direktor ſein Stimmrecht vorbehalten, zu welchem Ende ihm die ſämmtlichen Prüfungshefte und Verhandlungen zu überſenden ſind, ſowohl in Betreff der zurückgewieſenen, wie der geprüften Kandidaten. Dieſe Hefte und Verhandlungen ſind mit ſeiner Entſcheidung in möglichſt kurzer Zeit zurückzuſenden.

§. 17.

Aufbewahrung der Prüfungs-Verhandlungen.

Die Prüfungs-Verhandlungen über jeden Steuermann oder Schiffer werden als Perſonal-Akten deſſelben behandelt. Die Aufbewahrung geſchieht von den Kommiſſionen, welche dabei die Regiſtratur-Vorſchriften zu befolgen haben.

§. 18.

Beſondere Beſtimmungen und Strafen.

Matroſen, Steuerleute und Schiffer, welche bei einer Prüfung zurückgewieſen worden, ſollen von keiner Prü-

ſungs-Kommiſſion vor Ablauf eines Jahres zu einer neuen Prüfung zugelaſſen werden.

Damit die Zurückweiſung gleich bei der Anmeldung erfolgen kann, wird der Navigations-Direktor ſämmtliche Prüfungs-Kommiſſionen von der Zurückweiſung eines Subjekts bei einer Kommiſſion in Kenntniß ſetzen, ſie mag nun in Folge der ſchriftlichen Prüfung oder der mündlichen geſchehen ſein.

Iſt der Geprüfte und Zurückgewieſene in der Navigation gut beſtanden, nicht aber in den mathematiſchen Wiſſenſchaften, ſo wird es dem Ermeſſen des Navigations-Direktors überlaſſen, die zweite Prüfung mehr auf denjenigen Theil zu richten, worin er früher ungenügende Kenntniſſe zeigte.

Wer ſich bei der Prüfung auf unerlaubtem Wege Hülfe verſchafft hat, erhält kein Zeugniß und muß ſich nach Jahresfriſt einer neuen Prüfung unterwerfen. Gleiche Strafe trifft den Helfer, wenn er eine Prüfung zu beſtehen hat.

§. 19.

Prüfung der Lootſen. Die Prüfung der Lootſen in den Kenntniſſen, welche ihnen nach §. 6. beiwohnen ſollen, geſchieht von den Prüfungs-Kommiſſionen ohne Zuziehung des Navigations-Direktors und eines Navigations-Schullehrers.

§. 20.

Zeugniſſe. Die Prüfungs-Zeugniſſe werden von Prüfungs-Kommiſſionen ausgeſtellt. Die Formulare zu denen der Steuerleute und Schiffer werden ihnen von dem Handelsminiſterium zugefertigt. Die Schemata dazu für die verſchiedenen Klaſſen der Befähigung liegen unter VI. bis XII. der Beilagen bei. Für das Zeugniß über die auf dem Königlichen Uebungsſchiffe bewieſene praktiſche Befähigung iſt das Schema unter XIII. beigefügt. Die Kommiſſion überreicht ſämmtliche Zeugniſſe gleich nach der Prüfung, das Zeugniß von dem Uebungsſchiffe aber gleich nach dem Empfange der betreffenden Regierung, welche die Qualifikations-Atteſte nach §. 94. des Edikts vom 7ten September 1811 nach gleichförmigen, ihnen von dem Miniſterio zugehenden Formularen ausfertigt und ſie dem Navigations-Direktor überſendet, welcher ſie in ſeiner Eigenſchaft als Miniſterial-Kommiſſarius kontraſignirt, mit einer laufenden Nummer der Klaſſe verſieht, wohin jedes gehört, und ſie in die Stammrolle der Klaſſe einträgt. — Der Navigations-Direktor überſendet das Zeugniß dem Geprüften. Abſchrift der Stammrollen reicht er nach dem Jahres-Schluſſe dem Handelsminiſterium ein.

VI.—XII.

XIII.

Die Schemata fur die verſchiedenen Befähigungs-Zeugniſſe der Steuerleute und Schiffer ſind unter No. XIV. bis XVIII. der Beilagen angeſchloſſen.

XIV. bis XVIII.

§. 21.

Prüfungs-Kosten. Die Prüfungskosten betragen, wie bisher (den Stempel einschließlich), für einen Seeschiffs-Führer 10 Thaler, die eines Steuermanns und Lootsen aber 5 Thaler. Im Falle des Unvermögens der Kandidaten haben die Regierungen das Recht, die Gebühren bis auf den gesetzlichen Stempel zu ermäßigen.

§. 22.

Vertheilung derselben. Die Prüfungskosten fließen fortan, nach Abzug der Auslage für den Stempel, zu den Navigations-Schulkassen des Orts, wo die Prüfung vorgenommen wird, und erscheinen in deren Etats in Einnahme, so wie die dabei vorkommenden baaren Auslagen in Ausgabe. Die Vertheilung der Gebühren unter die Mitglieder der Prüfungs-Kommission fällt somit künftig fort.

§. 23.

In Hinsicht der See-Schiffbauer. In Hinsicht der Seeschiffbauer behält es bei den Vorschriften der Instruktion vom 26. Februar 1824 vorläufig sein Bewenden; nur fließen auch hier die Prüfungsgebühren zu den Navigations-Schulkassen, soweit sie bisher von deren Lehrern oder denen der Schiffsbauschule bezogen worden.

Berlin, am 15. Oktober 1840.

Der Finanz-Minister.

Graf von Alvensleben.

Beilage I.

(Stempel 5 Sgr.)

Aufführungs-Zeugniß
für
Matrosen u. s. w.

N. N. war als (vollbefahrener Matrose — Halbmann ꝛc. —) auf dem Schiffe N. N.

Die Reise von nach und weiter nach zurück nach
Dauer derselben Monat Tage

Er zeigte sich:	Bemerkung.
im Steuern	
- Lothen	
Matrosen-Arbeit { Oben	
Matrosen-Arbeit { Unten	
Nüchternheit	
Subordination	
Zuverlässigkeit	
Körperliche Konstitution	
Die Ursache der Entlassung	

Die Richtigkeit dieser Angabe bescheinigt hierdurch

den

(L. S.) N. N.

Schiffs-Kapitain.

Beilage II.

(Stempel 5 Sgr.)

Aufführungs-Zeugniß
für
Steuerleute.

N. N. war als Steuermann N. N. Klasse auf dem Schiffe N. N.

Die Reise von nach und weiter nach zurück nach
Dauer derselben Monat Tage

Er zeigte sich:	Bemerkung.
als Seemann	
in der Leistung des laufenden Dienstes	
Subordination	
Nüchternheit	
Zuverlässigkeit	
Körperliche Konstitution	
Die Ursache der Entlassung	

Die Richtigkeit dieser Angabe bescheinigt hierdurch

den

(L. S.) N. N.

Schiffs-Kapitain.

Beilage III.

Journal-Schema

für

die Ostsee.

(Steuerleute IIter Klasse.)

Jahr, Monat u. Datum.	St.	Wind und Wetter	Gesteuert mißw.	Abtrift	Gesegelt: Cours mißw.	Gesegelt: Dist.	Lothung: Tiefe, Grund	Segelführung	Begebenheiten.
V.	1. / 12.								
VI. den 30. Juni 1839.	1. / 12.								

Gen. mißw. Cours ° ′ Variation ° ′ Gen. rechtw. Cours ° ′	General-Distance Mille	Abweichung	veränderte Breite ° ′ abgefahrne Breite ° ′ bekommene Breite ° ′	observirte Breite ° ′	veränderte Länge ° ′ abgefahrne Länge ° ′ bekommene Länge ° ′	Seit Breiten Observ. Tage „ Landpeilung do. „ Lothung do.	Nach der Karte des zu segeln nach per Compaß Mille Variation	

Beilage IV.

Journal-Schema
für
Fahrten außer der Ostsee.
(Steuerleute 1ster Klasse.)

Jahr, Monat u. Datum.	St.	Wind und Wetter B See T	Gesteuert mißw.	Abtrift	Gesegelt: Cours mißw.	Gesegelt: Dist.	Gesegelt: Dl. log.	Lothung: Tiefe, Grund	Segelführung	Begebenheiten.
A.	1. — 12.									
M. den 30. Juni 1839	1. 2. 3. — 12.									

Gen. mißweisender Cours ° ′ Variation ° ′ Gen. rechtweis. Cours ° ′	General-Distance Mille	Abweichung	veränderte Breite ° ′ abgef. do. ° ′ bekommene Breite ° ′	Observ. Breite ° ′	veränderte Länge ° ′ abgef. do. bekommene Länge ° ′	Observ. Länge nach ☾ ° ′ nach Chron. ° ′	Seit 1) Längen Obsv. Tage 3) Breiten do. do. 2) Landpeilung do. 4) Lothung do.

Nach der Karte des zu segeln nach per Kompaß Mille Variation

Beilage V.

Nachweisung
der
bei den Prüfungen der Steuerleute schriftlich oder mündlich, oder in beider Art zu beantwortenden Fragen.

Die Prüfung für Steuerleute IIter und Schiffer IIIter Klasse (für die Ostsee) wird auf die mit * bezeichneten Fragen beschränkt.

Jedem Kandidaten werden folgende Fragen zur Beantwortung vorgelegt:

In der Arithmetik und Geometrie	3	schriftliche Fragen. *
Ebene Trigonometrie	1	do. *
Sphärische do.	1	do.
Navigation No. 1.	1	do.
" *No. 2.	1	do.
" *No. 3.	mündlich zu beantworten.	
" *No. 4.	1	schriftliche Frage.
" *No. 5.	1	do.
" *No. 6.	1	do.
" *No. 7.) *No. 8.)	1	schriftliche Frage, auch mündlich.
" *No. 9.	1	schriftliche Frage.
" *No. 10.	vorzüglich praktisch beantw. Observat. und mündliche.	
" *No. 11.	mündlich zu beantworten.	
" *No. 12.	0.	do. — erweist sich auch bei den der richtigen Beantwortung der übrigen zu gebenden schriftlichen Fragen.
" No. 13.	2	schriftliche Fragen.
" No. 14. *a. und *d. . . .	2	do.
" No. 15.	2	do.
" No. 16.	1	do.
" No. 17.	1	do.
" No. 18.	vorzüglich praktisch beantw. bei Observat. u. mündlich.	
" No. 19.	1	schriftliche Frage.
" No. 20.	1	do.
" No. 21.	1	do.
" *No. 22.	mündlich zu beantworten.	
" *No. 23.		do.
" *No. 24.		do.
" *No. 25.		do.

Beilage VI. Zeugniß No. I[a].

(Stempelfrei nach dem ersten Absatze des Stempel-Tarifs, Position: Atteste.)

Prüfungs-Zeugniß
als
Steuermann erster Klasse.

Der Matrose (N. N.) Vor- und Zuname
gebürtig aus (N. N.)
alt (N. N.)
hat durch vorschriftsmäßige Zeugnisse nachgewiesen, daß er

1. einen untadelhaften Wandel geführt;
2. (N. N.) Jahre zur See, worunter (N. N.) Jahre als vollbefahrener Matrose, gefahren hat;
3. in der Seemannschaft die erforderlichen Kenntnisse besitzt.

Der (N. N.) ist nach Vorschrift der Prüfungs-Instruktion vom 15. Oktober 1840 geprüft worden und hat durch die Prüfung eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung nachgewiesen, als Steuermann erster Klasse zu fahren; mithin den Steuermannsdienst auf Schiffen jeder Größe nach allen Gegenden zu versehen.

(N. N.) am ten

Der Navigations-Direktor und die Mitglieder
der Prüfungs-Kommission.

Beilage VII. Zeugniß No. 1b.

(Stempelfrei nach dem ersten Absatze des Stempel-Tarifs, Position: Atteste.)

Prüfungs-Zeugniß

als

Steuermann erster Klasse.

Der Steuermann zweiter Klasse (N. N.) Vor- und Zuname
gebürtig aus (N. N.)
alt (N. N.)
hat durch vorschriftsmäßige Zeugnisse nachgewiesen, daß er

1. einen untadelhaften Wandel geführt;
2. (N. N.) Jahre zur See, worunter (N. N.) Jahre als Steuermann zweiter Klasse gefahren hat;
3. in der Seemannschaft die erforderlichen Kenntnisse besitzt.

Der (N. N.) ist nach Vorschrift der Prüfungs-Instruktion vom 15ten Oktober 1840 geprüft worden, und hat durch die Prüfung eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung nachgewiesen, als Steuermann erster Klasse zu fahren; mithin den Steuermannsdienst auf Schiffen jeder Größe nach allen Gegenden zu versehen.

(N. N.) am ten

Der Navigations-Direktor und die Mitglieder
der Prüfungs-Kommission.

Beilage VIII. Zeugniß No. II.

(Stempelfrei nach dem erſten Abſatze des Stempel-Tarifs, Poſition: Atteſte.)

Prüfungs-Zeugniß

als

Steuermann zweiter Klaſſe.

Der Matroſe (N. N.) Vor- und Zuname
gebürtig aus (N. N.)
alt (N. N.)
hat durch vorſchriftsmäßige Zeugniſſe nachgewieſen, daß er

1. einen untadelhaften Wandel geführt;
2. (N. N.) Jahre zur See, worunter (N. N.) Jahre als vollbefahrener Matroſe gefahren hat;
3. in der Seemannſchaft die erforderlichen Kenntniſſe beſitzt.

Der (N. N.) iſt nach Vorſchrift der Prüfungs-Inſtruktion vom 15ten Oktober 1840 geprüft worden, und hat durch die Prüfung eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung nachgewieſen, als Steuermann zweiter Klaſſe zu fahren; mithin den Steuermannsdienſt in der Oſtſee auf Schiffen jeder Größe, nach dem Kattegat, Skagerak bis Lindesnäs aber auf Schiffen bis 40 Laſt zu verſehen.

(N. N.) am ten

Der Navigations-Direktor und die Mitglieder der Prüfungs-Kommiſſion.

Beilage IX. Zeugniß No. I^a.

(Stempelfrei nach dem erſten Abſatze des Stempel-Tarifs, Poſition: Atteſte.)

Prüfungs-Zeugniß
als
Seeſchiffer erſter Klaſſe.

Der Schiffer zweiter Klaſſe (Vor- und Zuname)
aus (N. N.)
alt (N. N.)
hat durch vorſchriftsmäßige Zeugniſſe nachgewieſen, daß er

1. einen untadelhaften Wandel geführt;
2. (N. N.) Jahre als Schiffsführer zweiter Klaſſe gefahren hat;
3. (N. N) Jahre den Steuermannsdienſt auf Schiffen, außer den, für Schiffsführer zweiter Klaſſe vorgeſchriebenen Grenzen verrichtet hat.

Der (N. N.) iſt nach den Vorſchriften der Prüfungs-Inſtruktion vom 15ten Oktober 1840 geprüft worden, und hat durch die Prüfung eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung nachgewieſen, als Schiffer erſter Klaſſe, Schiffe jeder Größe nach allen Gegenden zu führen.

(N. N.) am ten

Der Navigations-Direktor und die Mitglieder
der Prüfungs-Kommiſſion.

Beilage X. Zeugniß No. I^b.

(Stempelfrei nach dem erſten Abſatze des Stempel-Tarifs, Poſition: Atteſte.)

Prüfungs-Zeugniß
als
Seeſchiffer erſter Klaſſe.

Der Schiffer zweiter Klaſſe (Vor- und Zuname)
aus (N. N.)
alt (N. N.)
hat durch vorſchriftsmäßige Zeugniſſe nachgewieſen, daß er

1. einen untadelhaften Wandel geführt;
2. (N. N.) Jahre als Schiffsführer zweiter Klaſſe auf längerem Fahrwaſſer gefahren hat;
3. (fällt weg. Sollte indeß dies Kriterium hinzutreten und der in dieſem Falle nicht nöthige Vermerk wünſchenswerth für den Empfänger des Zeugniſſes ſein, ſo bleibt der Zuſatz den Prüfungs-Kommiſſionen überlaſſen.)

Der (N. N.) iſt nach den Vorſchriften der Prüfungs-Inſtruktion vom 15ten Oktober 1840 geprüft worden, und hat durch die Prüfung eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung nachgewieſen, als Schiffer erſter Klaſſe, Schiffe jeder Größe nach allen Gegenden zu führen.

(N. N.) am ten

Der Navigations-Direktor und die Mitglieder der Prüfungs-Kommiſſion.

Beilage XI. Zeugniß No. II.

(Stempelfrei nach dem ersten Absatze des Stempel-Tarifs, Position: Atteste.)

Prüfungs-Zeugniß
als
Seeschiffer zweiter Klasse.

Der Steuermann (Vor- und Zuname)
gebürtig aus (N. N.)
alt (N. N.)
hat durch vorschriftsmäßige Zeugnisse nachgewiesen, daß er

1. einen untadelhaften Wandel geführt;
2. (N. N.) Jahre als Steuermann erster Klasse gefahren hat;
3. in der Seemannschaft die erforderlichen Kenntnisse besitzt.

Der (N. N.) ist nach Vorschrift der Prüfungs-Instruktion vom 15ten Oktober 1840 geprüft worden, und hat demnächst durch das anliegende, am Bord des Uebungsschiffes ausgestellte Zeugniß vom nachgewiesen, daß er in der Seemannschaft (gut — recht gut — vorzüglich gut) bewandert sei.

Als Resultat dieser Prüfungen hat sich seine Befähigung ergeben, als Schiffer zweiter Klasse, Schiffe jeder Größe auf europäischem Fahrwasser, auf dem mittelländischen, schwarzen und atlantischen Meere zu führen.

(N. N.) am ten

Der Navigations-Direktor und die Mitglieder der Prüfungs-Kommission.

Beilage XII. Zeugniß No. III.

(Stempelfrei nach dem erſten Abſatze des Stempel-Tarifs, Poſition: Atteſte.)

Prüfungs-Zeugniß
als
Seeſchiffer dritter Klaſſe.

Der Steuermann (N. N.)
gebürtig aus (N. N.)
alt (N. N.)
hat durch vorſchriftsmäßige Zeugniſſe nachgewieſen, daß er

1. einen untadelhaften Wandel geführt;
2. (N. N.) Jahre als Steuermann zweiter Klaſſe gefahren hat;
3. in der Seemannſchaft die erforderlichen Kenntniſſe beſitzt.

Der (N. N.) iſt demnach nach Vorſchrift der Prüfungs-Inſtruktion vom 15ten Oktober 1840 geprüft worden, und hat durch die Prüfung eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung nachgewieſen, als Schiffer dritter Klaſſe, Schiffe jeder Größe auf der Oſtſee und Schiffe bis 40 Laſt in dem Kattegat, Skagerak bis Lindesnäs zu führen.

(N. N.) am ten

Der Navigations-Direktor und die Mitglieder
der Prüfungs-Kommiſſion.

Beilage XIII.

(Stempelfrei nach dem erſten Abſatze des Stempel-Tarifs, Poſition: Atteſte.)

Zeugniß

über die

auf dem Königlichen Uebungsſchiffe bewieſene praktiſche Befähigung.

In Gemäßheit der Prüfungs-Inſtruktion vom 15ten Oktober 1840 §. 15. beſcheinigen wir hiermit, daß der Steuermann erſter Klaſſe (N. N.)

gebürtig aus (N. N.)
alt (N. N.)
die diesjährige Fahrt auf dem Königlichen Uebungsſchiffe mitgemacht und ſich als Seemann, beſonders
im Steuern
im Lothen
in der Matroſen-Arbeit
in der Subordination
in ſeiner Zuverläſſigkeit
in der Navigation
und im Obſerviren
bewieſen hat.

Am Bord des Königlichen Uebungsſchiffes (N. N.)

(N. N.) den ten

Der Königliche Navigations-Direktor.

Königlicher Navigations-Lehrer.

Beilage XIV. Zeugniß No. I.

(Stempel 15 Sgr.)

Zeugniß der Befähigung
als
Steuermann erſter Klaſſe.

Dem bisherigen Matroſen (N. N.)
gebürtig aus (N. N.)
alt (N. N.)
wird hiermit auf den Grund der vorſchriftsmäßig beſtandenen Prüfung die Berechtigung ertheilt, als Steuermann erſter Klaſſe den Steuermannsdienſt auf Schiffen jeder Größe und auf allen Meeren zu verſehen. Eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung wird ihm zugleich beſcheinigt.

(N. N.) am ten

(Siegel.)

Die Königliche Regierung.

gegengezeichnet:
Der Königliche Navigations-Direktor.

Beilage XV. Zeugniß No. II.

(Stempel 15 Sgr.)

Zeugniß der Befähigung
als
Steuermann zweiter Klasse.

Dem bisherigen Matrosen (N. N.)
gebürtig aus (N. N.)
alt (N. N.)
wird hiermit auf den Grund der vorschriftsmäßig bestandenen Prüfung die Berechtigung ertheilt, als Steuermann zweiter Klasse den Steuermannsdienst auf Schiffen jeder Größe in der Ostsee und auf Schiffen bis 40 Last nach dem Kattegat und Skagerak bis Lindesnäs zu versehen. Eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung wird ihm zugleich bescheinigt.

(N. N.) am ten

(Siegel.)

Die Königliche Regierung.

gegengezeichnet:
Der Königliche Navigations-Direktor.

Beilage XVI. Zeugniß No. I.

(Stempel 15 Sgr.)

Zeugniß der Befähigung
als
Seeſchiffer erſter Klaſſe.

Dem bisherigen Schiffer zweiter Klaſſe (N. N.)
gebürtig aus (N. N.)
alt (N. N.)
wird hiermit auf den Grund der vorſchriftsmäßig beſtandenen Prüfung die Berechtigung ertheilt, als Schiffer erſter Klaſſe, Schiffe jeder Größe nach allen Gegenden zu führen. Eine (gute — recht gute — vorzügliche gute) Befähigung wird ihm zugleich beſcheinigt.

(N. N.) am ten

(Siegel.)

Die Königliche Regierung.

gegengezeichnet:
Der Königliche Navigations-Direktor.

Beilage XVII. Zeugniß No. II.

(Stempel 15 Sgr.)

Zeugniß der Befähigung
als
Seeschiffer zweiter Klasse.

Dem bisherigen Steuermann erster Klasse (N. N.)
gebürtig aus (N. N.)
alt (N. N.)
wird hiermit auf den Grund der vorschriftsmäßig bestandenen Prüfung die Berechtigung ertheilt, als Schiffer zweiter Klasse, Schiffe jeder Größe auf europäischem Fahrwasser, auf dem mittelländischen, schwarzen und atlantischen Meere zu führen. Eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung wird ihm zugleich bescheinigt.

(N. N.) am ten

(Siegel.)

Die Königliche Regierung.

gegengezeichnet:
Der Königliche Navigations-Direktor.

Beilage XVIII. Zeugniß No. III.

(Stempel 15 Sgr.)

Zeugniß der Befähigung
als
Seeschiffer dritter Klasse.

Dem bisherigen Steuermann zweiter Klasse (N. N.)
gebürtig aus (N. N.)
alt (N. N.)
wird hiermit auf den Grund der vorschriftsmäßig bestandenen Prüfung die Berechtigung ertheilt, als Schiffer dritter Klasse, Schiffe jeder Größe auf der Ostsee und Schiffe bis 40 Last in dem Kattegat, Skagerak bis Lindesnäs zu führen. Eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung wird ihm zugleich bescheinigt.

(N. N.) am ten

(Siegel.)

Die Königliche Regierung.

gegengezeichnet:
Der Königliche Navigations-Direktor.

Nr. 19.

Bekanntmachung des Finanz-Miniſters vom 19. März 1846, betreffend die Befähigung zur Aufnahme in die Navigations-Schulen zu Königsberg, Pillau, Danzig, Stettin und Stralſund.

Die in den Regierungsbezirken Königsberg, Danzig, Stettin und Stralſund beſtehenden Navigations-Schulen ſind ſeither durch die Aufnahme unzureichend vorbereiteter Schüler in ihrer Wirkſamkeit behindert worden. Da die Ertheilung des Unterrichts in den erſten Elementen der Schulbildung nicht in dem für jene Schulen beſtehenden Plane liegt, die Aufnahme in dieſelben vielmehr ein gewiſſes Maaß von allgemeiner Vorbildung vorausſetzt, und es den jungen Seeleuten nicht an Gelegenheit fehlt, ſich dieſe in den vorhandenen Schulanſtalten oder durch Privatunterricht zu erwerben, auch durch die Einrichtung von Elementar-Schiffahrts-Schulen einem ſeither noch gefühlten Mangel abgeholfen iſt, ſo beſtimme ich zur Sicherſtellung des Zwecks der Navigations-Schulen Folgendes:

Vom 1. October 1848 an iſt die Aufnahme in eine Navigations-Schule abhängig von dem Ausfalle einer Prüfung. Der Bewerber hat darin nachzuweiſen:

1) eine leſerliche Handſchrift und Kenntniß der deutſchen Sprache in dem Maaße, daß er hinreichende Fertigkeit im Richtigſchreiben und im Ausdrücken beſitzt;
2) Fertigkeit im Rechnen mit Einſchluß der Proportionen und der vier Species mit entgegengeſetzten Größen; Uebung im Rechnen mit Buchſtaben, im Potenziren und in der Ausziehung der Wurzeln;
3) genügende Kenntniſſe in der Elementar-Geometrie, einſchließlich der Stereometrie, und
4) einige Vorbereitung in der Geographie, einſchließlich der mathematiſchen.

Wer dieſen Nachweis nicht führen kann, wird zurückgewieſen.

Berlin, den 19. März 1846.

Der Finanz-Miniſter.
(gez.) Flottwell.

Nr. 20.

Allerhöchſte Kabinets-Ordre vom 4. Oktober 1827, die Militair-Verhältniſſe der Preußiſchen Schiffsleute betreffend.

Ich kann auf den Mir vorgelegten Antrag des Präſidenten Rother: daß Meine Ordre vom 17. Februar 1825 wegen Ableiſtung der Dienſtpflicht von Seiten der Mannſchaft auf den Schiffen der Seehandlung auf alle Schiffe der letztern, ſelbſt auf diejenigen, welche nach europäiſchen Häfen beſtimmt ſind, ausgedehnt werde, nicht eingehen, beſtimme vielmehr, daß dieſe Begünſtigung nur für die Mannſchaft der nach außereuropäiſchen Häfen beſtimmten Schiffen Anwendung finden ſoll. Dagegen will Ich nach Ihrem, des Staats-Miniſters v. Schuckmann, Vorſchlag genehmigen, daß dieſe Begünſtigung vorläufig auch den Mannſchaften der nach andern Welttheilen fahrenden Schiffe, welche Privat-Eigenthümern gehören, zu Gute kommen ſoll.

Berlin, den 4. Oktober 1827.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An
die Staats-Miniſter von Schuckmann
und General der Infanterie von Hake.

Nr. 21.

Allerhöchſte Kabinets-Ordre vom 18. November 1832, die auf Preußiſchen nach andern Welttheilen ſegelnden Schiffen ihre Militairpflicht ableiſtenden Mannſchaften betreffend.

Sie nehmen in Ihrem Berichte vom 9. d. M. ganz richtig an, daß bei Meiner Beſtimmung vom 4. Oktober 1827 Mein Wille dahin gerichtet geweſen iſt, Schiffsleuten auf Preußiſchen Schiffen, welche nach andern Welttheilen ſegeln, die Begünſtigung, daß ihnen der Schiffsdienſt auf ihren zu leiſtenden Militairdienſt angerechnet werden ſoll, nur bei guter Führung zu ſtatten kommen zu laſſen, und Ich ſetze daher, in Verfolg obiger Verfügung, noch ausdrücklich feſt: daß die Schiffsleute vorgedachter Begünſtigung verluſtig gehn, wenn ſie auf der Seereiſe eins von den im Allgemeinen Landrechte Theil 2. Titel 8. §§. 1606. bis 1616. einſchließlich, bezeichneten Vergehen ſich ſchuldig machen und deshalb, oder eines gemeinen Verbrechens wegen, zu einer mehr als

sechswöchentlichen Gefängnißstrafe verurtheilt werden. Ich trage Ihnen auf, diese Erklärung bekannt zu machen.

Berlin, den 18. November 1832.

Friedrich Wilhelm.

An
die Staatsminister v. Schuckmann und v. Hake.

Nr. 22.

Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 25. März 1833, die auf den Preußischen, nach anderen Welttheilen segelnden Schiffen ihre Militairpflicht ableistenden Mannschaften betreffend.

Auf Ihren Bericht vom 11. d. M. will Ich Meine Bestimmung vom 4. Oktober 1827, nach welcher den Mannschaften diesseitiger Schiffe, die nach andern Welttheilen fahren, die Dienstzeit während solcher Fahrten auf die militairische Dienstzeit angerechnet wird, auf die Mannschaften aller das mittelländische Meer befahrenden Preußischen Schiffe ohne Unterschied der Häfen, mit welchen die Schiffe verkehren, jedoch unter der Maaßgabe erweitern, daß diese Begünstigung fürs erste auf Fünf Jahre beschränkt werden soll. Ich autorisire Sie, hiernach in Ihren Ressorts weiter zu verfügen.

Berlin, den 25. März 1833.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An
die Minister des Innern und des Krieges.

Nr. 23.

Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 29. Juli 1839, die auf den Preußischen, nach anderen Welttheilen segelnden Schiffen ihre Militairpflicht ableistenden Mannschaften betreffend.

Nach Ihrem Antrage vom 7. d. M. will Ich die Bestimmung Meiner Ordres vom 4. Oktober 1827 und 25. März 1833, daß von Seeschiffern der Militair-Dienstpflicht durch Seereisen nach anderen Welttheilen und nach dem mittelländischen Meere genügt werden kann, vorläufig und versuchsweise für drei Jahre auf alle Seereisen außer-

halb der Oſtſee*), ausdehnen, daher Sie demgemäß das Weitere zu verfügen haben.

Teplitz, den 29. Juli 1839.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An
die Staats-Miniſter von Rochow, Grafen von Alvensleben und General der Infanterie von Rauch.

Nr. 24.

Allerhöchſte Kabinets-Ordre vom 1. Dezember 1843, die Militairverhältniſſe der Mannſchaft der Korvette Amazone betreffend.

Einverſtanden mit den in Ihrem Berichte vom 14. v. Mts. gemachten Vorſchlägen beſtimme Ich:

1) daß die auf dem Uebungsſchiff „die Amazone" angeſtellten Leute, während der Dauer dieſer Anſtellung, gegen Beſcheinigung des Navigations-Directors, als Chefs des Schiffs, zum Militairdienſt nicht einberufen werden ſollen;
2) daß diejenigen als Steuerleute erſter Klaſſe geprüften Matroſen, welche in der letztern Eigenſchaft an einer Uebungsreiſe Theil genommen haben und mit einem guten Zeugniſſe von dem Uebungsſchiff entlaſſen worden ſind, von der Erfüllung ihrer Militairpflicht im ſtehenden Heere, dieſe mag eine einjährige oder dreijährige ſein, entbunden ſein ſollen;
3) daß den auf dem Uebungsſchiffe angeſtellten Eleven, ſo wie den Kanonieren, Kanoniers-Unteroffizieren und denjenigen Perſonen, welche ſich für den eigentlichen Seedienſt ausbilden**), unter Vorausſetzung guter Führung eine Uebungsreiſe als ein Dienſtjahr anzurechnen iſt.

---

*) Die hiernach den Seeleuten bedingungsweiſe eingeräumten Begünſtigungen ſtehen ihnen auch jetzt noch zu.

**) Zu dieſen gehören auch diejenigen Navigations-Schüler, welche zwar ſchon einen Curſus in der Navigations-Schule durchgemacht, die Steuermanns-Prüfung aber noch nicht abgelegt haben.

Ich überlasse Ihnen, diese Bestimmungen den General-Kommandos und den Regierungen mitzutheilen.

Berlin, den 1. Dezember 1843.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An
die Staats-Minister von Boyen, von Bodelschwingh und Grafen von Arnim.

Nr. 25.

Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 23. November 1831, wegen Bestrafung der Schiffer, welche Schiffsleute ohne Losschein heuern, oder unwahre Losscheine ausstellen.

Bei den in Ihrem Berichte vom 9. d. M. angezeigten Umständen setze Ich nach Ihren Anträgen fest: daß, da das Schiffsvolk gegen den Schiffer gesetzlich in eben den Verhältnissen steht, wie das Gesinde gegen die Dienstherrschaft, die Vorschriften über Annahme und Verabschiedung des Gesindes in den §§. 9. bis 12. und 171. bis 176. der Gesinde-Ordnung vom 8. November 1810 auch für die Schiffer und das Schiffsvolk aller in Preußischen Ostseehäfen ausgerüsteten See-Schiffe zur Anwendung kommen sollen, mit der Maaßgabe, daß Schiffer, welche Schiffsleute ohne Losschein heuern, oder unwahre Losscheine ausstellen, jederzeit mit dem höchsten Satze der in §§. 12. und 176. angedroheten Geldbußen zu bestrafen sind. Sie haben diese Bestimmung durch die Gesetzsammlung bekannt zu machen.

Berlin, den 23. November 1831.

Friedrich Wilhelm.

An
den Staatsminister v. Schuckmann und das Justizministerium.

Nr. 26.

Bekanntmachung des Ober-Präsidii der Provinz Preußen vom 18. Januar 1843, die den Rhein befahrenden Preußischen Seeschiffer betreffend.

Den Preußischen Seeschiffen, welche durch die Niederlande den Rhein befahren, wird nach den darüber eingezogenen Erkundigungen

Niederländiſcher Seits die conventionsmäßige Behandlung vorläufig nur dann zugeſtanden werden, wenn ſie mit einem in Gemäßheit des Regulativs vom 5. Auguſt 1834 von der Regierung zu Cöln ausgefertigten Rheinſchiffer-Patente*) und mit einer nach dem Supplement Artikel X zur Rheinſchiffahrts-Ordnung (Geſetzſammlung vom Jahr 1841, Seite 81) gefertigten Schiffsaiche und einem Aichungs-Manifeſte verſehen ſind.

Da nun für jetzt auch für die Oſtſeeſchiffer noch die Patente als Rheinſchiffer durch die Regierung in Cöln ausgefertigt werden ſollen, ſo werden die dazu nöthigen Einleitungen von einer in Danzig niedergeſetzten Kommiſſion beſorgt werden, welche zugleich die Aufgabe hat, diejenigen Schiffer zu prüfen, welche ſich um ein Rheinſchiffer-Patent bewerben.

Das auf Grund dieſer Prüfung aufgenommene protokollariſche Gutachten wird von der Kommiſſion der Regierung zu Cöln unverzüglich und portofrei überſendet, und das danach in Cöln auszufertigende Patent dem Bewerber zugeſtellt werden.

Die Kommiſſion zur Prüfung der Schiffer aus der Provinz Preußen, welche den Rhein befahren wollen, beſteht aus:

1) dem Regierungs-Rath Hartwich als Vorſitzenden,
2) dem Kommerz- und Admiralitäts-Rath Albrecht,
3) dem Strompolizei-Inſpektor Leupold,
4) dem Schiffs-Kapitain Figuth.

Jeder Schiffer aus der Provinz Preußen, welcher den Rhein befahren will, hat davon dem Regierungs-Rath Hartwich in Danzig

---

*) Zur Erleichterung des Verfahrens in Beziehung auf die Ertheilung der Rheinſchiffer-Patente an Schiffer in den Preuß. Oſtſeehäfen iſt von dem Herrn Finanz-Miniſter unter dem 7. July 1846 genehmigt, daß die K. Regierung zu Cöln die beiden, zu Stettin und Danzig beſtehenden Prüfungs-Kommiſſionen mit vorſchriftsmäßigen Formularen zu Rheinſchiffahrts-Patenten verſehe. Die Kommiſſionen haben dieſe Patente hinſichtlich der zur Rheinſchiffahrt angemeldeten und hierfür befähigt gefundenen Schiffer und der zur Fahrt nach dem Rheine beſtimmten Schiffe mit Allem Erforderlichen in jedem einzelnen Falle auszufüllen und der K. Regierung zu Cöln zur Vollziehung zurückzuſenden, welche dieſelben hiernächſt, nach dem ihr gleichzeitig mitzutheilenden Wunſche der betreffenden, darüber von den Prüfungs-Kommiſſionen ſogleich zu vernehmenden Extrahenten entweder an die betreffende Kommiſſion, oder an diejenige Adreſſe in einem Niederländiſchen Hafen zu ſchicken hat, welche der Schiffer aufgiebt, damit dieſer ſie hier bei ſeinem Durchgange in Empfang nehme. Sollte der Schiffer den letzteren Weg vorziehen, ſo ſoll er darauf aufmerkſam gemacht werden, daß er ſich die rechtzeitige Behändigung Seitens des, von ihm bezeichneten Agenten im Korreſpondenzwege ſelbſt zu ſichern habe.

Anzeige zu machen, damit die vorschriftsmäßige Prüfung mit ihm angestellt, und ihm ein Patent zur Rheinschiffahrt ausgefertigt werden kann.

Die zur Rheinschiffahrt bestimmten Schiffe werden von der dazu besonders instruirten Behörde, welche schon jetzt die Vermessung der Seeschiffe zu Danzig besorgt, geaicht und mit dem vorschriftsmäßigen Aichungs-Manifest versehen werden.

Die Anträge auf Aichung der zur Befahrung des Rheins bestimmten Schiffe der Preußischen Rheder sind bei dem Haupt-Zollamt in Danzig anzumelden.

Königsberg, den 18. Januar 1843.

Der Ober-Präsident der Provinz Preußen
(gez.) Böttticher.

Nr. 27.

Bekanntmachung des Ober-Präsidii der Provinz Preußen vom 27. April 1843, die Einrichtung einer Rheinschiffer-Prüfungs-Kommission zu Danzig betreffend.

Nach einer Bekanntmachung vom 18. Januar c. wegen Einrichtung einer Rheinschiffer-Prüfungs-Kommission zu Danzig, ist am Schlusse bemerkt worden, daß die Aichung der zur Beschiffung des Rheins bestimmten Schiffe bei dem Haupt-Zollamte zu Danzig zu beantragen sei. Nachträglich ist jedoch angemessen erachtet worden, die Aichung dieser Schiffe einer besondern Kommission von Sachverständigen in der Person

1) des Hafenbau-Inspektors Pfeffer zu Neufahrwasser, und
2) des Schiffbaumeisters Klawitter zu Danzig

zu übertragen, an welche sich daher die Eigner der für die Rheinschiffahrt zu bestimmenden Schiffe wegen der nach der Allerhöchsten Anordnung vom 6. September 1838 (Gesetz-Sammlung pro 1841. Seite 81—83) erforderlichen Aichung dieser Schiffe zu wenden haben.

Königsberg, den 27. April 1843.

Nr. 28.

Bekanntmachung des Ober-Präsidii der Provinz Preußen vom 20. September 1843, die Errichtung einer Kommission zu Danzig zur Untersuchung derjenigen Seeschiffe betreffend, welche den Rhein befahren wollen.

Außer der nach meiner Bekanntmachung vom 27. April c. in Danzig gebildeten Kommission zur Aichung der zur Beschiffung des Rheins zu bestimmenden Schiffe, ist nach der unterm 31. März 1831 vollzogenen Uebereinkunft der Rheinuferstaaten Artikel 53 und 54. (Gesetzsammlung pro 1831. Seite 108 und 109.) zur Sicherung der Rheinschiffahrt noch eine

Rheinschiffs-Untersuchungs-Kommission

zu Danzig eingerichtet worden, welche, unter dem Vorstande des Herrn Oberbürgermeisters daselbst:

1) aus einem Mitgliede der Herrn Aeltesten der Kaufmannschaft daselbst,
2) aus dem dortigen Strompolizei-Inspektor,
3) aus einem zur Rheinschiffahrt patentirten oder sonstigen geeigneten Schiffer,
4) aus zwei Schiffsbaumeistern

besteht, außer welchen bei Schiffen, die zugleich zur Seefahrt bestimmt sind, noch

5) der Hafenbau-Inspektor als technisches Mitglied zuzuziehen sein wird.

Den Eigenthümern und Führern der zur Rheinschiffahrt zu bestimmenden Schiffe bringe ich dies hierdurch zur Kenntniß, indem ich sie auf die vorstehend allegirten Artikel der Uebereinkunft vom 31. März 1831 verweise, worin näher angegeben worden ist, aus welchen Rücksichten nicht allein zu Anfange der Beschiffung des Rheins, sondern auch für die Folge wenigstens einmal jährlich eine Untersuchung der dazu bestimmten Schiffe, in Bezug auf ihre Tauglichkeit und Dauerhaftigkeit erforderlich ist. Anträge auf Untersuchung von Schiffen zu dem in Rede stehenden Zwecke werden aus dieser Provinz an den erwähnten Vorstand der betreffenden Kommission zu Danzig zu richten sein.

Königsberg, den 20. September 1843.

Der Ober-Präsident der Provinz Preußen.
(gez.) Böttticher.

Anhang.

A.

Auszug aus der Rhein-Schiffahrts-Acte vom 31. März 1831.

Vierter Titel.

Von dem Rechte, die Schiffahrt auf dem Rhein auszuüben.

Art. 42. Da die Rheinschiffahrt viele Erfahrung und Ortskenntniß erfordert: so werden zu deren Ausübung nur erfahrene Schiffspatrone oder Führer zugelassen, welche sich über ihre in diesem Stücke erworbene Kenntnisse vorher ausgewiesen haben. — Wer jedoch einmal zur Rheinschiffahrt berechtiget war, bedarf über seine Fähigkeit keiner weiteren Nachweisung.

Jede Ufer-Regierung wird die nöthigen Maaßregeln ergreifen, um sich von der Fähigkeit derjenigen zu versichern, welchen sie die Rheinschiffahrt vertrauet.

Das Patent, das hierüber dem Schiffspatron oder Führer von seiner Landes-Obrigkeit durch die hierzu verordneten Behörden ausgefertiget wird, giebt ihm das Recht, von dem Punkte an, wo der Rhein schiffbar wird, bis in's Meer, und aus dem Meere bis an den gedachten Punkt, die Schiffahrt in Gemäßheit der Bestimmungen der gegenwärtigen Ordnung auszuüben. Unter der großen, intermediären und kleinen Schiffahrt gilt deshalb kein rechtlicher Unterschied. Dergleichen Schifferpatente werden nur anerkannten Unterthanen der Rheinuferstaaten ertheilt und die betreffenden Schiffe darin genau bezeichnet.

Art. 43. Der Schiffspatron oder Führer, welchem die Befahrung des Rheins verstattet ist, und welcher denselben befährt, darf nirgendwo gezwungen werden, wider seinen Willen zu löschen oder seine Ladung an Bord eines andern Schiffes zu bringen. Daher sind alle Rechte, Privilegien und Gebräuche, die mit dieser Bestimmung direkt oder indirekt im Widerspruche stehen, und in den Rheinhäfen, oder sonst wo auf dem Rhein bis in's Meer, entweder zum Vortheile einer Schiffergilde und um die unter ihnen hergebrachte Rangfahrt zu begünstigen, oder aus einem andern Grunde hergebracht waren, ein- für allemal abgeschafft, und dürfen, unter welchem Namen es immer sei, nie wieder eingeführt werden.

Eben dasselbe gilt in Gemäßheit des Artikels 110. der Wiener Congreßakte und der ihr unter No. XVI. angehängten Artikel auch von den mit dem Rhein in direkter Verbindung stehenden Flüssen.

Sechster Titel.

Von den polizeilichen Vorschriften zur Sicherheit der Rheinschiffahrt und des Handels.

Art. 53. Meldet sich ein Schiffspatron oder Führer mit einem Fahrzeuge, das zum ersten Male zur Rheinschiffahrt zugelassen oder beladen werden soll: so muß er solches zuvörderst von hierauf eidlich verpflichteten Sachverständigen untersuchen und bezeugen lassen, daß dieses Fahrzeug für denjenigen Theil der Rheinschiffahrt, wofür es bestimmt ist, tauglich befunden worden; daß es dauerhaft gebaut, gut kalfatert, und mit allem nöthigen Takelwerk und Schiffsgeräthe versehen, auch daß es zur Aufbewahrung der einzunehmenden Güter angemessen eingerichtet ist und daß seine Schiffsmannschaft aus einer zu seiner Führung hinlänglichen Anzahl von Matrosen besteht.

Diese Untersuchung muß, so oft der Absender es nöthig findet, und jährlich wenigstens einmal wiederholt werden.

Wer Güter für fremde Rechnung auf dem Rheinstrome zu versenden hat, ist berechtiget, von dem Schiffspatron oder Führer die Beibringung eines durch die besagten Sachverständigen letztlich ausgefertigten Zeugnisses zu verlangen.

Unterläßt er diese Vorsicht und die Waaren gehen auf der Reise wegen Untauglichkeit des Schiffes zu Grunde, oder werden aus dieser Ursache beschädiget: so haftet dafür der Absender, mit Vorbehalt seines Regresses gegen den Schiffer.

Für jeden nach Artikel 38. zum Ein- und Abladen anzuweisenden Hafen veranlassen die betreffenden Regierungen der Uferstaaten das Erforderliche, damit das Verfahren der Sachverständigen ordnungsmäßig eingerichtet und dem dabei interessirten Handelsstande die beabsichtigte Sicherheit gewährt werde.

Art. 54. Welche Eigenschaften zur Tauglichkeit eines Stromfahrzeuges gehören, wird nach den örtlichen Bedürfnissen mit landesherrlicher Genehmigung festgestellt. Sonst aber sollen unter den zur Rheinschiffahrt bestimmten Stromfahrzeugen keine andere Unterschiede irgend einer Art gemacht werden.

B.

Auszug aus dem Regulativ wegen Ausübung der Rheinschiffahrt von diesseitigen Unterthanen, vom 5. August 1834.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

Da durch die Artikel 42. und 60. der von Uns Allerhöchst genehmigten Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins vom 31. März 1831 (Gesetz-Sammlung für 1831 Seite 71 ff.) die näheren Bestimmungen über die Befugniß zur Ausübung der Rhein-Schiffahrt, so wie über den Lootsendienst auf dem Rheine, den einzelnen Ufer-Regierungen vorbehalten sind, die bisherige Erfahrung aber die Unzulänglichkeit der bestehenden erwiesen hat, so finden Wir Uns bewogen, auf den Bericht Unserer Minister der Finanzen, des Innern, der Justiz und der auswärtigen Angelegenheiten über eins und das andere die nachfolgenden Anordnungen zu treffen.

I. Von der Befugniß, die Schiffahrt auf dem Rheine auszuüben.

§. 1.

Die Befugniß Preußischer Unterthanen zum Betriebe der Rheinischen Schiffahrt zum Güter-Transporte, ist verschieden:

1) für die Befahrung des Rheins in seiner ganzen Ausdehnung von dem Punkte an, wo der Rhein schiffbar wird, bis ins Meer und umgekehrt, imgleichen für die Befahrung der in den Rhein ausmündenden Nebenflüsse, nach den Bestimmungen der Art. 42. 45. der Uebereinkunft vom 31. März 1831;
2) für die Fahrt auf der zum Preußischen Gebiete gehörigen Stromstrecke oder auf gewissen Theilen derselben, wenn solches begehrt wird.

§. 2.

Wer die Schiffahrt auf dem Rheine betreiben will, ist gehalten, bei der Regierung zu Cöln vorher ein Patent zu lösen, welches nach Erledigung der Erfordernisse, die nach den folgenden Regeln dessen Ertheilung bedingen, nach dem hierbeigelegten Muster nach Verschiedenheit der Fälle ausgefertigt wird.

§. 3.

Das Patent ist

a) von demjenigen, welcher Eigenthümer des Schiffes ist, wenn er das Schiff selbst führt (dem Patrone), und
b) von denjenigen, welche Schiffe dritter Personen zur selbstständ-

digen Führung und Verwaltung übernehmen (den Führern, sonst auch Setz-Schiffer, Schiffs-Kapitaine genannt)

auszuwirken.

Es ist in gleicher Weise auch von denjenigen zu erwerben, welche von den Nebenflüssen aus die Schiffahrt auf dem Rheine betreiben wollen.

§. 4.

Unter dem Patente ist, nach Anleitung des obgedachten Musters, mittelst eines kostenfrei auszufertigenden Vermerks von der Orts-Obrigkeit das Schiff dem Namen und der Ladungsfähigkeit nach zu bezeichnen, für welches das Patent gültig ist, zugleich auch anzugeben, ob das Schiff Eigenthum des Inhabers des Patents ist, oder wem es sonst eigenthümlich gehört.

Im ersteren Falle fertigt die Obrigkeit am Wohnorte des Patent-Inhabers den diesfälligen Vermerk; im zweiten Falle besorgt solches die Obrigkeit am Wohnorte des Eigenthümers des Schiffes, auf Grund der Erklärung des Letzteren, daß das Schiff dem Patent-Inhaber zur Führung überwiesen worden sei.

Das Schiff, für welches das Patent gültig erklärt wird, muß in allen Fällen entweder allein Eigenthum eines Preußischen Unterthans sein, oder wenn mehrere Eigenthümer sind, nur ausschließlich Preußischen Unterthanen angehören.

§. 5.

Derjenige, auf welchen das Patent lautet, muß dasselbe, wenn das Schiff welches er führt, in der Fahrt oder in der Ladung begriffen ist, bei sich führen, um sich damit, wo es nöthig ist, ausweisen zu können.

§. 6.

Eines Patents bedürfen nicht diejenigen, welche entweder

a) für eigene Rechnung beladene Schiffe selbst führen, oder

b) frachtweis beladene Schiffe von nicht mehr als fünf Lasten Ladungsfähigkeit führen,

vorausgesetzt, daß sie die Preußische Binnenfahrt nicht überschreiten.

Ein Patent ist überhaupt nicht erforderlich für Lichter-Fahrzeuge, die einem Hauptschiffe als Zubehör folgen, und zu streckenweisen Ueberladungen an seichten Stellen gebraucht werden.

§. 7.

Einer der Regierung zu Cöln untergeordneten Kommission ist die Prüfung der Fähigkeiten derer zugewiesen, die sich um ein Schiffer-Patent bewerben.

Diese Kommission besteht aus dem Wasser-Bau-Inspektor, einem von der Handelskammer zu Cöln zu deputirenden Mitgliede, dem Hafen-Kommissarius und einem patentirten Schiffer, welcher das Ruder zeither selbst geführt hat; in Ermangelung eines solchen ist außer ei-

nem patentirten Schiffer noch ein Schiffs-Gehülfe zuzuziehen, der ſich vorzugsweiſe mit dem Steuermanns-Dienſte beſchäftigt hat.

Die Kommiſſion verſammelt ſich viermal im Jahre, und zwar im April, Juni, September und November am erſten Montage, oder, wenn dieſer auf einen geſetzlichen Feiertag fällt, an dem nächſtfolgenden Tage, und bleibt ſo lange beiſammen, bis die Prüfung derer, welche ein Patent nachgeſucht haben, vollendet iſt.

Der Waſſer-Bau-Inſpektor führt den Vorſitz, und weitere Geſchäfts-Anweiſung wird, ſoweit ſolche nöthig, von der Regierung zu Cöln ertheilt.

§. 8.

Wer ein Schiffer-Patent nachſucht, muß ſich bei dieſer Kommiſſion melden, und beſtimmt angeben, für welchen Fall, nach den Unterſcheidungen des §. 1., er daſſelbe begehrt.

§. 9.

Der Anmeldung muß beigefügt ſein:

a) ein Atteſt der Preußiſchen Orts-Obrigkeit, daß der Anmeldende lediglich Preußiſcher Unterthan iſt, und ſein beſtimmtes Domizil am Orte hat, daß derſelbe hinlängliche Fähigkeit im Leſen, Schreiben und Rechnen beſitzt, und daß ſeine Führung, beſonders auch in Bezug auf Nüchternheit, untadelhaft iſt;

b) ein Atteſt von mindeſtens zwei Patronen oder Führern, daß bei ihnen die Schiffahrt praktiſch mit ſolchem Erfolge erlernt worden, daß dem Kandidaten, ihrer Meinung nach, die Schiffsleitung und Verwaltung in dem nachgeſuchten Umfange ſelbſtſtändig anvertraut werden kann.

Es muß in dieſen Atteſten angegeben ſein, welche Strecken des Rheins der Bewerber um ein Patent, bei den Ausſtellern befahren hat, und ob er dabei die Führung des Ruders mit beſorgt hat;

c) eine Aeußerung des Handelsſtandes, ob er gegen die Beſcheinigung unter a und b etwas zu erinnern habe.

Dieſe Aeußerung wird von dem Handelsſtande eines Freihafen-Platzes am Rheine gegeben, wo eine Handelskammer beſteht, durch dieſe, in deren Ermangelung von anerkannten Handelsvorſtänden; wo auch letztere fehlen, iſt die Beſcheinigung a, nach vorgängiger Rückſprache mit denjenigen Kaufleuten des Ortes und der Umgegend, welche in dem Falle ſind, häufig Güterverſendungen rheinwärts zu beſorgen, auszufertigen, und daß dies vorausgegangen, darin zu erwähnen, die Beſcheinigung b aber von der Orts-Obrigkeit, nach zuvorgegangener Erörterung, in eben der Art zu beglaubigen.

Hält ſich der Anmeldende über die Verſagung der nöthigen Beſcheinigungen, oder durch die Erinnerungen dagegen beſchwert, ſo kann

er bei der Regierung, zu welcher ſein Wohnort gehört, auf nähere Erörterung antragen, welche durch den Rheinſchiffahrts-Juſpektor dieſelbe veranlaſſen, und nächſtdem, dem Ausgange der Unterſuchung nach, über die Erledigung der vorhanden geweſenen Bemängelungen eine Beſcheinigung ertheilen wird.

§. 10.

Wird das Patent ausdrücklich nur für die Befahrung einer beſtimmten Strecke verlangt, ſo iſt dieſe genau anzugeben.

Sind innerhalb derſelben Freihäfen belegen, und ſoll in denſelben Ladung eingenommen werden, ſo gelten gleichfalls die Beſtimmungen des §. 9. unter a bis c.

Im andern Falle ſind nur die in dieſem §. 9. unter a und b verlangten Beſcheinigungen beizubringen.

§. 11.

Nachdem die ſo belegte Anmeldung an die im §. 7. erwähnte Kommiſſion gelangt iſt, veranlaßt ſie die nähere Prüfung des Bewerbers, die den Zweck haben muß, ſich eine möglichſt vollkommene Ueberzeugung darüber zu verſchaffen, daß der Bewerber alle erforderlichen Eigenſchaften in dem Grade beſitzt, daß ihm das Gut des Handelsſtandes mit dem Vertrauen übergeben werden kann, er werde ſolches unter allen Umſtänden mit ſachgemäßer Vorſorge zu wahren wiſſen. Es iſt der Kommiſſion überlaſſen, wie weit ſie ihre Prüfung, um zu dieſem Reſultate zu gelangen, auszudehnen für nöthig erachtet.

Doch muß die Prüfung berühren die Erprobung der Kenntniß:

a) von dem gehörigen Zuſtande eines Schiffes, um ſolches mit voller Sicherheit für die Güter befrachten, und dieſe an den Ort ihrer Beſtimmung bringen zu können;
b) über die Beſchaffenheit und Führung des Steuerruders;
c) vom Schiffs-Juventario und deſſen Gebrauche nach Verſchiedenheit vorkommender, beſonders bedenklicher Fälle;
d) von dem richtigen Gebrauche der Segel, der Zug-Vorrichtung, oder anderer bewegender Kräfte, beſonders in ſchwierigen Fällen;
e) über das Verhalten und beſte Benehmen bei eintretenden Unglücksfällen;
f) von der Beſchaffenheit des Fahrwaſſers im Rheine, und der Topographie des Stroms;
g) von den verſchiedenen und der beſten Ein- und Ausladeweiſe, von der Ordnung der Waaren in Rückſicht auf ihre Eigenſchaft am Bord des Schiffes, was bei deren Empfangnahme im Intereſſe der Empfänger zu beachten, und was bei längeren Fahrten vorzuſehen, um das Verderben der Waaren zu verhüten, oder, wenn es eingetreten, möglichſt unſchädlich zu machen;
h) von der Rheinſchiffahrts-Verfaſſung und den Territorial-Zoll-Ver-

faſſungen, und zwar inſoweit, daß durch Fehlgriffe für die Beförderung der Waaren nicht Verzug oder Nachtheil entſtehe.

§. 12.

Die Prüfung erfolgt in der Art,

daß gewiſſe Fragen zur ſchriftlichen Beantwortung übergeben werden;

über mehrere andere mündliche Befragung und Beſprechung ſtattfindet;

daß dem Kandidaten unter den Augen eines Gliedes der Kommiſſion verſchiedene Verrichtungen, oder deren Leitung auf einem Schiffe ſelbſt, oder an dem Ufer übertragen werden, wozu auch Probefahrten auf einige Meilen, vornehmlich bei ungünſtiger Witterung, nach Umſtänden treten können.

§. 13.

Ueber die Prüfung wird eine Verhandlung geführt, dieſe mit einem Gutachten der Kommiſſion über die nachgewieſene Qualifikation des Bewerbers zur Erlangung des Patents, oder mit beſtimmter Angabe der Eigenſchaften welche ihm dazu, und in welchem Grade, noch abgehen, geſchloſſen, und ſolche der Regierung in Cöln übergeben.

§. 14.

Die Regierung ertheilt das Patent koſtenfrei. Für die Prüfung iſt aber eine Gebühr von Sechs Thalern für den Prüſungsfall unter Nr. 1., und von Drei Thalern für den Prüſungsfall unter Nr. 2. des §. 1. zu erheben.

Im Falle nicht vollſtändig nachgewieſener Qualifikation ſind in dem zurückweiſenden Beſcheide die Gründe, weshalb die Patent-Ertheilung nicht erfolgen kann, beſtimmt auszudrücken. Dem Bewerber bleibt überlaſſen, die ihm abgehenden Kenntniſſe und Fertigkeiten ſich annoch anzueignen, und ſich demnächſt zu einer weitern Prüfung zu melden, welches jedoch erſt nach dem Verlaufe Eines Jahres geſchehen kann. In dieſem Falle iſt die oben beſtimmte Tax-Gebühr von reſp. Sechs und Drei Thalern gleichfalls zu entrichten, für die folgenden Prüfungen jedoch nur die Hälfte derſelben anzuſetzen.

§. 15.

Die Tax-Gebühren für die Prüfungen ſind zunächſt zu den etwa nothwendigen dienſtlichen Ausgaben der Kommiſſion beſtimmt, der Ueberſchuß wird jährlich unter die nicht beſoldeten Glieder der Prüfungs-Kommiſſion nach dem Verhältniſſe ihrer mehrern oder mindern Beſchäftigung bei derſelben, von der Regierung zu Cöln vertheilt, die dazu die Vorſchläge des Vorſitzenden der Kommiſſion erfordern, und den Umſtänden gemäß berückſichtigen wird.

§. 16.

Ohne Prüfung, wie ſie vorher vorgeſchrieben, erhalten auf Anmeldung das Patent:

a) diejenigen Schiffer, Setzſchiffer und Schiffsmeiſter, welche früher

zur Gilde gehörten, ſofern ſie ausſchließlich Preußiſche Unterthanen ſind, ferner diejenigen, welche bereits im Beſitze einer ihnen durch die Regierungen zu Coblenz, oder Cöln, oder Düſſeldorf ertheilten Erlaubniß zum Betriebe der Schiffahrt auf dem Rheine ſind, und ſolche ſeither wirklich in Führung von Fahrzeugen von mindeſtens Einhundert Laſten Ladungsfähigkeit ausgeübt haben, für die Rheiniſche Schiffahrt in der oben §. 1. Nr. 1. angegebenen Ausdehnung;

b) diejenigen, welche eine ſolche Erlaubniß bereits haben, aber nur Schiffe von minderer Tragbarkeit als Einhundert Laſten führten, für die kleine Fahrt §. 1. Nr. 2., und zwar für diejenige Strecke, welche ſie ſeither befahren haben.

Nach Ablauf von Sechs Monaten nach Publikation dieſer Beſtimmungen dürfen die eben (unter a und b) gedachten Perſonen, ohne das vorſchriftsmäßige Patent die Rheiniſche Schiffahrt nicht weiter ausüben.

§. 17.

Das zum Betriebe der Rheiniſchen Schiffahrt erlangte Patent iſt zum Nachweiſe der Qualifikation zur Seeſchiffahrt nicht ausreichend. Vielmehr muß von demjenigen, welcher die Seefahrt betreiben will, die Qualifikation durch Ablegung einer beſonderen Prüfung, wie ſie in den Preußiſchen Seehäfen ſtattfindet, beſonders dargethan werden.

§. 18.

Die durch das Patent erlangten Befugniſſe ſind von ſelbſt erloſchen, wenn der Inhaber aufhört, Preußiſcher Unterthan zu ſein.

§. 19.

Durch richterlichen Ausſpruch wird der Inhaber der Patentsbefugniſſe verluſtig:

a) wenn ſolches ſchon in geſetzlichen Beſtimmungen beruht, wie unter andern im §. 114. der Zollordnung vom 26. Mai 1818 (Geſetz-Sammlung für 1818. Seite 132) vorgeſchrieben iſt;

b) wenn der Inhaber wegen Betruges, Diebſtahls, Unterſchlagung, Fälſchung oder Meineides beſtraft worden, in welchen Fällen die Entſcheidung denjenigen Gerichten zuſteht, welche in der Hauptſache zu entſcheiden haben.

§. 20.

Außerdem tritt der Verluſt des Patentes ein

c) wenn der Inhaber civilrechtlich zum Schaden-Erſatze verurtheilt worden, für Güter die ihm anvertraut worden, und er deren Vernichtung oder Beſchädigung in böslicher Abſicht veranlaßt oder zugelaſſen hat;

d) wenn der Inhaber civilrechtlich zum Schaden-Erſatze der ihm anvertrauten Güter, ſofern ſolche einen Theil der Ladung bilden,

wegen grober Fahrläſſigkeit dreimal zu einem Betrage von mehr als zweihundert Thalern verurtheilt worden;

e) wenn durch grobe Fahrläſſigkeit oder Unvorſichtigkeit eine Schiffsladung untergeht;

f) wenn dem Inhaber öftere Trunkenheit oder anharrende Vernachläſſigung ſeiner Pflichten erwieſen wird.

In den Fällen unter c — f erfolgt die Entſcheidung bei der Regierung zu Cöln, welche, nach vollſtändigem Vortrage über die zur Sprache gebrachten Thatſachen, in der Plenarſitzung über die Entziehung oder Nicht-Entziehung des Patents ein Reſolut abfaßt, und daſſelbe unter Angabe der Gründe ausfertigen, demnächſt aber dem Inhaber zum Protokolle eröffnen läßt.

Gegen das auf Entziehung des Patents gerichtete Reſolut ſteht dem Inhaber, mit Ausſchluß der Berufung auf richterliche Entſcheidung innerhalb einer präkluſiviſchen Friſt von vier Wochen, der Rekurs an das Finanzminiſterium offen.

§. 21.

Damit in den Fällen c und d des §. 20. die Sache anhängig werden könne, haben diejenigen Kläger, welche im Civilwege einen Schadenerſatz erſtritten, dem Rheinſchiffahrts-Inſpektor des dritten Inſpektionsbezirkes das Urtheil zur Einſicht und Kenntnißnahme mitzutheilen, wogegen er für die Fälle e und f das Material zur Anklage zuſammen hat, und an diejenigen, die davon Wiſſenſchaft haben, um Mittheilung der erforderlichen Nachrichten ſich zu wenden hat. Der Schiffahrts-Inſpektor ſtellt hiernach die Anklage auf, und reicht dieſelbe der Regierung zu Cöln ein. Dieſe läßt ſodann die Thatſachen, auf welche es ankommt, zum Protokolle unterſuchen und inſtruiren, und den Angeſchuldigten umſtändlich vernehmen. Nach geſchloſſener Inſtruktion iſt ihm nach ſeiner Wahl die endliche defenſive Erklärung zum Protokolle oder die Einreichung einer Vertheidigungsſchrift, binnen einer den Umſtänden nach zu beſtimmenden präkluſiviſchen Friſt, geſtattet.

§. 22.

Das Erlöſchen der Patent-Bewilligung iſt in dem Falle des §. 18. von den Handelskammern, Vorſtehern der Kaufmannſchaft und auch von den patentirten Schiffern dem Schiffahrts-Inſpektor anzuzeigen. In den Fällen des §. 19. unter a und b bewirkt dieſe Anzeige die Behörde, welche ein rechtskräftiges Urtheil zu vollſtrecken hat, unter deſſen Beifügung in beglaubter Abſchrift. In den Fällen des §. 20. unter c d e f muß die Regierung zu Cöln die Entſcheidung dem Rheinſchiffahrts-Inſpektor mittheilen.

§. 23.

Der Rheinſchiffahrts-Inſpektor fordert demnächſt den Inhaber des Patents zu deſſen Rückgabe auf, wenn ſolche in angemeſſener Friſt

nicht erfolgt, macht er im Falle des §. 18. das Erlöſchen des Patents unter Bemerkung der Veranlaſſung, in den Fällen der §§. 19. und 20. aber deſſen Entziehung, unter Allegirung des richterlichen Urtheils oder des ergangenen Reſoluts, vermittelſt der Amtsblätter zu Cöln, Coblenz und Düſſeldorf bekannt. In allen Fällen giebt er dem Ober-Inſpektor für das Rheinſchiffahrtsweſen zu Mainz davon Nachricht.

C.

Genehmigungs-Urkunde des in dem Protokolle der Central-Rheinſchiffahrts-Kommiſſion vom 17. Juli 1838 enthaltenen zehnten Supplementar-Artikels zu der Rheinſchiffahrts-Akte vom 31. März 1831. D. d. den 6. September 1838.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

Thun kund und fügen hiemit zu wiſſen:

Nachdem die Central-Rheinſchiffahrtskommiſſion in Beziehung auf die, ihrem Protokolle vom 25. Juni 1837 Nr. XIII. als Anlage Nr. 3. beigefügten Artikel eines Regulativs für die gleichförmige Aichung der Schiffe auf dem Rheine, welche alſo lauten:

1.

Für die konventionsmäßige Aichung der Schiffe von Dezimeter zu Dezimeter, von ihrer geringſten bis zur höchſten Ladungs-Einſenkung iſt die ſtereometriſche Vermeſſung des Schiffsraumes von innen, als allein gültige Methode, von allen Uferſtaaten angenommen.

Die beſtehenden Inſtruktionen über die Anwendung dieſer Aich-Methode, ſo wie über die äußere Bezeichnung des Schiffes, mittelſt Anbringung der Aich-Skalen, bleiben vorbehaltlich einer Reviſion derſelben in Kraft.

2.

Die Feſtſtellung und Erhebung der Aichgebühren bleibt den reſpektiven Regierungen anheimgeſtellt.

3.

Das vollſtändige Reſultat der Aiche von Dezimeter zu Dezimeter iſt in den Aichſchein aufzunehmen, welcher dem Schiffer ausgeſtellt wird, und den derſelbe verpflichtet iſt, bei ſich auf dem Schiffe zu haben und den Rheinzoll-Beamten vorzulegen.

4.

Jedes Rhein-Zollamt hat nach jedesmal zu machender Aufnahme der Aiche, die Resultate auf dem Manifeste genau und vollständig zu vermerken.

Zeigt die Aich-Skala ein größeres Gewicht, als das Manifest des Schiffers, so wird der Rheinzoll nach der Aiche erhoben.

Bei Güterladungen aus verschiedenen Tarifklassen wird zu diesem Ende der Mehrbefund, wie früher, verhältnißmäßig auf die verschiedenen Tarifklassen der manifestirten Güter vertheilt.

Bringt der Schiffer späterhin, sei es durch Revision der Aiche, welche, wenn sie zu Gunsten des Schiffers ausfällt, kostenfrei geschieht, sei es durch Verifikation bei der Ausladung, den rechtsgenügenden Beweis bei, daß er durch die Erhebung des Rheinzolls nach der Aiche, prägravirt worden, so findet Rückerstattung des zu viel Erhobenen statt.

Eine Ausnahme von vorstehender Bestimmung tritt jedoch alsdann ein, wenn in der im Artikel 28. der Rheinschiffahrts-Ordnung vorgesehenen Weise das Manifest des Schiffers und die Einsenkung des Schiffes bei der Abfahrt beglaubigt sind, und diese Einsenkung noch unverändert dieselbe ist. In diesem Falle wird der Rheinzoll nach dem attestirten Manifeste erhoben.

Bei wirklichen oder beabsichtigten Defraudationen der Schiffahrts-Abgaben finden die Bestimmungen des 7. Titels der Rheinschiffahrts-Ordnung ihre Anwendung.

5.

Jeder Rheinufer-Staat wird, so weit dies noch nicht geschehen, allein oder im Verein mit anderen Rheinufer-Staaten die nöthigen Aich-Anstalten einrichten, bei welchen die Schiffe seiner Unterthanen zu aichen sind.

6.

Die Schiffer der Nebenströme, welche den Rhein befahren wollen, und dazu berechtigt sind, müssen gleichfalls bei einer solchen Anstalt des Landes, dem sie angehören, ihre Fahrzeuge aichen lassen, wenn ihnen nicht von Seiten ihrer Regierung die Aich-Anstalt eines anderen Ufer-Staats, mit dessen Einverständniß, dazu bezeichnet wird.

Andere den Rhein befahrende und dazu berechtigte Schiffer müssen ihre Schiffe bei irgend einer Aich-Anstalt eines Rheinufer-Staats aichen lassen.

7.

Schiffe, die nicht vorschriftsmäßig geaicht sind, sollen vom 1. Januar 1839 an in keinem Rheinhafen zur Ladung zugelassen werden.

Wenn die Schiffe zwar geaicht ſind, der Schiffer aber den Aich-Schein nicht vorlegt, geſchieht die rheinzollamtliche Abfertigung zwar nach dem Manifeſte, jedoch iſt der Schiffer alsdann gehalten, für den etwaigen Mehrbetrag des Rheinzolls, nach Ausweis des nachzubringenden Aichſcheins, bis dieſes geſchehen, eine von dem Rhein-Zollamte zu beſtimmende Kaution zu leiſten.

in ihrer zwölften diesjährigen Juli-Sitzung ſich zu dem Beſchluſſe vereinigt hat, folgenden Supplementar-Artikel zum Artikel 17. der Rheinſchiffahrts-Akte vom 31. März 1831 der Ratifikation der betheiligten Souveraine vorzulegen:

„Supplementar-Artikel X.

„Zuſatz zu Artikel 17. der Akte vom 31. März 1831.

„Die in der Anlage 3. des Protokolls der Centralkommiſſion vom „25. Juli 1837 Nr. XIII. enthaltenen ſieben Artikel ſollen als „Regulativ für die gleichförmige Aichung der Schiffe auf dem „ganzen Rheine in Anwendung kommen, und zu dieſem Ende in „allen Uferſtaaten publizirt werden";

ſo wollen Wir, auf den Uns darüber gehaltenen Vortrag, den vorſtehenden zehnten Supplementar-Artikel hierdurch genehmigen, auch Unſern Behörden und Unterthanen, ſo weit es dieſe angehet, anweiſen, ſich genau danach zu richten.

Zu mehrerer Bekräftigung haben Wir gegenwärtige, zur Niederlegung in das gemeinſchaftliche Archiv der Central-Rheinſchiffahrtskommiſſion in Mainz beſtimmte Genehmigungsurkunde Allerhöchſteigenhändig unterſchrieben und mit Unſerem größeren Staatsſiegel verſehen laſſen.

So geſchehen zu Berlin, den 6. September 1838.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Nr. 29.

Bekanntmachung des Ober-Präſidii der Provinz Pommern vom 20. Juli 1843, die Erwerbung von Rheinſchiffer-Patenten Seitens der Preußiſchen Seeſchiffer betreffend.

Preußiſche Unterthanen erlangen das Recht, den Rhein vom Meere aus bis dahin, wo derſelbe ſchiffbar wird, und umgekehrt, unter den in der Rheinſchiffahrts-Akte vom 31. März 1831 beſtimmten Begünſtigungen zu befahren, nach Artikel 42. dieſer Akte durch das Rhein-

ſchiffer-Patent, und ihre Fahrzeuge müſſen beim Betriebe der Rheinſchiffahrt mit einer gemäß dem Supplementar-Artikel X. zur Rheinſchiffahrts-Ordnung (Geſetzſammlung von 1841 Seite 81) gefertigten Schiffsaiche und Aichſcheine verſehen ſein.

Zur Prüfung derjenigen, welche ſich um ein Rheinſchiffer-Patent bewerben, iſt nach Maaßgabe des §. 7. des Regulativs vom 5. Auguſt 1834 (Geſetzſammlung von 1834, Seite 149 ff.) hier eine Kommiſſion errichtet, welche alljährlich in den Monaten April und September die Prüfung ſolcher Bewerber anſtellen und im Falle des günſtigen Ausfalles für die von Seiten der Königlichen Regierung in Cöln erfolgende Ausſtellung des vorſchriftsmäßigen Patentes ſorgen, das letztere auch zu ſeiner Zeit den Betheiligten zugehen laſſen wird.

Jeder Schiffer der Provinz Pommern, welcher ſich der gedachten Prüfung unterwerfen will, hat ſich deshalb bei dem Regierungsrath Scabell hierſelbſt zu melden.

Mit der Schiffsvermeſſung nach den für die Rheinſchiffahrt beſtehenden Beſtimmungen, ſo wie mit der Aichung und Ertheilung des Aichſcheines iſt das hieſige Haupt-Steuer-Amt beauftragt.

Stettin, den 20. Juli 1843.

Der Ober-Präſident.
(gez.) von Bonin.

Nr. 30.

Bekanntmachung des Ober-Präſidii der Provinz Pommern vom 8. Januar 1844, die Aichung der zur Rheinſchiffahrt beſtimmten Preußiſchen Seeſchiffe betreffend.

Mit Bezug auf meine Bekanntmachung vom 20. Juli v. J. bringe ich hierdurch zur öffentlichen Kenntniß, daß eine beſondere Kommiſſion, beſtehend aus dem Wegebaumeiſter Krafft und Schiffsbaumeiſter Elbertzhagen hierſelbſt, zur Aichung der für die Rheinſchiffahrt beſtimmten Schiffsgefäße gebildet worden iſt, und daß mithin die desfallſigen, dem hieſigen Königlichen Haupt-Steuer-Amte übertragen geweſenen Funktionen von jetzt ab aufhören.

Stettin, den 8. Januar 1844.

Der Ober-Präſident.
(gez.) von Bonin.

Nr. 31.

Inſtruktion zur Vermeſſung der Seeſchiffe in den Preußiſchen Häfen.

§. 1.

Die Vermeſſung der Seeſchiffe nach der gegenwärtigen Inſtruktion hat zum Zweck, die Ladungsfähigkeit derſelben nach Preußiſchen Schiffslaſten von 4000 Pfund feſtzuſtellen. Sie kommt bei Dampfſchiffen eben ſowohl zur Anwendung, wie bei Segelſchiffen.

§. 2.

Alle hierzu erforderlichen Meſſungen geſchehen in Preußiſchem Maaße. Die anzuwendenden Meß-Inſtrumente ſind von Zeit zu Zeit nach dem in jedem Hafen befindlichen Probemaaße zu prüfen und nöthigenfalls zu berichtigen.

§. 3.

Die Vermeſſung eines Schiffes im beladenen Zuſtande iſt, ſoweit es die Umſtände geſtatten, zu vermeiden. Wenn ausnahmsweiſe ein beladenes Schiff vermeſſen werden muß, hat die ganze Vermeſſung nur ſo lange Gültigkeit, bis die alsdann noch erforderliche Nachmeſſung der Tiefe des Schiffes im unbeladenen Zuſtande bewirkt, und hiernach das Ergebniß der früheren Berechnung der Laſtenzahl berichtigt oder beſtätigt iſt. Die Vermeſſung eines auf dem Stapel liegenden Schiffes iſt unzuläſſig.

§. 4.

Zur Feſtſtellung der Ladungsfähigkeit eines Schiffes ſind zuvörderſt zu meſſen:

1) Die Länge des Schiffes von Außenkante zu Außenkante der Sponung am Vorder- und Hinterſteven;
2) die größte äußere Breite des Schiffes an der Stelle, wo es in der Höhe der Barkhölzer am weiteſten iſt;
3) die vordere äußere Breite des Schiffes in der Höhe der Barkhölzer in einem Abſtande von $^1/_4$ der Länge von dem vorderen Endpunkte der Letzteren;
4) die hintere äußere Breite des Schiffes in der Höhe der Barkhölzer in einem Abſtande von $^1/_4$ der Länge von dem hinteren Endpunkte der Letzteren;
5) die mittlere (durchſchnittliche) Tiefe des Schiffes von der äußeren Fläche des oberen Verdeckes bis zur unteren Kante des Kieles.

§. 5.

Bei der Aufnahme der Länge (§. 4. No. 1.), welche über dem Verdecke mit einer Meßkette oder mit einem leinenen mit Oelfirniß getränkten Meßband gemeſſen wird, iſt dafür Sorge zu tragen, daß die Meſſung ſtets in horizontaler Linie und in der Mittellinie des Schiffes neben den Maſten erfolgt.

Zum vordern Anfangspunkte der Längenmeſſung iſt in der Regel die Stelle zu wählen, wo die äußeren Seitenflächen des Schanddecks (bei kleineren Schiffen der Dolbord) mit dem Vorderſteven zuſammenſtoßen. Kann die Meßkette oder das Meßband an dieſem Punkte nicht angelegt werden, ſo muß es in ſenkrechter Höhe über demſelben geſchehen. Eben ſo iſt in der Regel der hintere Endpunkt der Längenmeſſung an der Stelle zu ſuchen, wo das Schanddeck (oder der Dolbord) an den Hinterſteven ſich anſchließt, oder ſich anſchließen würde, wenn die zugeſchärfte Geſtalt des Hinterſchiffes auf dem Verdeck ſichtbar wäre. Bei Spiegelſchiffen muß deshalb die Länge bis zu 6 Zoll innerhalb der äußeren Kante des Hinterſtevens oder bis zu 6 Zoll vor dem vorderen Rande des Rudertrichters gemeſſen werden.

Bei denjenigen Schiffen, welche im Schanddeck kürzer ſind, als in den Barkhölzern, ſind beide Endpunkte der Längenmeſſung ſenkrecht über dem Zuſammenſtoße der Barkhölzer mit dem Vorder- und Hinterſteven durch das Loth zu beſtimmen.

Bei Dampfſchiffen muß die Länge des Maſchinen- und Brennmaterialien-Raumes von der ganzen Länge des Schiffes in Abzug gebracht werden, und es kommt bei denſelben nur der hiernach übrigbleibende Theil der vermeſſenen Längen-Dimenſion zur Berechnung.

Die gemeſſene Länge des Schiffes wird auf ganze und halbe Fuße dergeſtalt abgerundet, daß die Bruchtheile, welche weniger als 6 Zoll betragen, unberückſichtigt bleiben.

§. 6.

Bei der Abmeſſung der drei äußeren Breiten des Schiffes (§. 4. No. 2. 3. u. 4.) muß das Schiff in der Richtung der Breite waagerecht liegen.

Die Breiten-Dimenſionen werden an einer quer über beide Schiffsränder und rechtwinklich gegen die Mittellinie übergelegten Stange gemeſſen, und die Endbreiten an der Mitte derjenigen Barkholzplanke genommen, an welcher die größeſte äußere Breite gefunden iſt. Zur Ermittelung dieſer Breiten iſt entweder ein Loth an die Stange zu hängen, deſſen Schnur das Barkholz berührt, oder ein rechtwinklich konſtruirtes Winkelmaaß anzuwenden, welches mit einem Schenkel waagerecht an die übergelegte Stange, mit dem andern dagegen ſenkrecht an die vortretende Stelle des Barkholzes gehalten wird. Sollte das Schanddeck, oder die Reiling, über welche die Stange gelegt wird, über das Barkholz hinausragen, ſo iſt der Abſtand des in dem letzteren zu meſſenden Punktes von dem ſenkrechten Schenkel des Winkelmaaßes — oder der Schnur des Loths — zu meſſen, und von der gemeſſenen ganzen Breite im Schanddeck oder der Reiling abzuziehen.

Bei den klinkerartig gebauten Schiffen vertritt diejenige Planke die Stelle des fehlenden Barkholzes, in deren Höhe das Schiff am weiteſten iſt.

Die Größe der zu messenden drei Schiffsbreiten muß bis auf ganze Zolle genau festgestellt werden.

§. 7.

Zur Feststellung der mittleren Tiefe (§. 4. No. 5.) des Schiffes sind in allen Fällen, wo das Verdeck in der Mitte im Vergleiche zu den Enden des Schiffes gesenkt ist, drei Tiefen-Messungen vorzunehmen und zwar am vordern Rande der Vorderluke, in der Mittelluke und am hinteren Rande der Stürzluke. Ein Drittheil von der Summe der hier ermittelten Tiefen ist als die durchschnittliche Tiefe des Schiffes in Rechnung zu stellen. Sind nur zwei Luken vorhanden, so bildet das arithmetische Mittel aus den beiden hier aufzunehmenden Tiefen die gesuchte Tiefendimension.

Wenn das Verdeck keine erhebliche Senkung in der Mitte zeigt, genügt die Messung Einer Tiefe in der Mittelluke.

Die Messung selbst ist mit einer Stange auszuführen, welche an den bezeichneten Stellen in der Mittellinie des Schiffes senkrecht auf die Kielsponung aufgesetzt wird. Zu letzterer gelangt man, nachdem vorher die neben dem Kolschwin befindliche Füllungsplanke, der Wegerung, aufgehoben ist; und wo dies wegen der Befestigung der Füllungsplanke nicht geschehen kann, die Stange mithin auf letztere aufgesetzt werden muß, ist diese Füllungsplanke zu durchbohren und mit einem Drahte der noch fehlende Abstand bis zur Kielsponung zu messen. Zur Ergänzung des auf diese Weise gefundenen Abstandes zwischen der oberen Fläche des Verdeckes bis zur Kielsponung ist die Dicke des Kieles mit $\frac{1}{4} + \frac{1}{4}$ der Anzahl von ganzen Fußen, welche die Messung der größten Breite ergeben hat, als Zolle zuzusetzen, wobei die durch die Division der Breite mit 3 und 8 gefundenen Bruchtheilzolle des Quotienten unberücksichtigt bleiben.

Bei Schiffen ohne Verdeck ist die Tiefe von dem Niveau des Schanddecks oder des Dolbords (wo dieser die Stelle des Schanddecks vertritt) bis zur Kielsponung zu messen, die Dicke des Kieles nach obiger Vorschrift zuzusetzen und wenn das Schiff nach vorn und hinten erheblich ansteigt, die durchschnittliche Tiefe durch drei Tiefen-Messungen an denjenigen Stellen zu ermitteln, welche der Lage der drei Luken bei den mit Verdeck versehenen Schiffen entsprechen.

Wenn ausnahmsweise ein Schiff im beladenen Zustande vermessen werden muß (§. 3.), ist zwar die Tiefen-Messung durch die Pumpen gestattet, dann muß aber durch horizontale Hülfslinien festgestellt werden, um wieviel der obere Anfangspunkt der Messung durch die Pumpe gegen die sonst zu wählenden Anfangspunkte der Tiefen-Messungen durch die Luken zu hoch oder zu niedrig liegt. Mit Berücksichtigung der hieraus sich ergebenden Unterschiede zwischen der Tiefe, wie sie in der Pumpe gefunden ist, und den Tiefen, wie sie im unbeladenen Zu-

ſtande durch die Luken gefunden werden würden, iſt die durchſchnittliche Tiefe des beladenen Schiffes zu berechnen.

Die nach vorſtehenden Beſtimmungen feſtgeſtellte durchſchnittliche Tiefe des Schiffes muß in allen Fällen bis auf ganze Zolle genau zur Berechnung gezogen werden.

§. 8.

Um die Zahl der Laſten zu finden, welche das Schiff tragen kann, iſt das Produkt aus der Länge, größten Breite und Tiefe des Schiffes (§. 4. No. 1. 2. u. 5.) mit dem ſeiner Geſtalt entſprechenden Multiplicator (§. 9.), welchen die beigefügte Tabelle der Multiplicatoren ergiebt, zu multiplicieren, und das Geſammtprodukt durch Weglaſſung der vier letzten Ziffern mit 10,000 zu dividiren. Die übrig bleibenden Ziffern, welche um 1 zu erhöhen ſind, wenn die vier weggeſtrichenen Ziffern 1000 oder mehr betragen, geben die geſuchte Zahl der von dem Schiffe einzunehmenden Schiffslaſten.

§. 9.

Der in jedem einzelnen Falle anzuwendende Multiplicator wird gefunden:

a) in derjenigen Längenſpalte der Tabelle der Multiplicatoren, welche die gemeſſene größte Breite des Schiffes oder die der Letzteren am nächſten kommende Zahl von Fußen und Zollen zur Ueberſchrift hat.

b) in derjenigen Querſpalte der Tabelle, welche links in der erſten Längenſpalte mit der Differenz zwiſchen dem arithmetiſchen Mittel aus beiden gemeſſenen Endbreiten (§. 4. No. 3. und 4.) und der größten Breite des Schiffes anfängt. Findet ſich in dieſer erſten Längenſpalte die nach den Ergebniſſen der Meſſung berechnete Differenz nicht vor, ſo muß unter den daſelbſt verzeichneten Differenzzahlen diejenige, welche der berechneten Differenz am nächſten kommt, ausgewählt, und danach die zugehörige Querſpalte beſtimmt werden.

Diejenige Zahl der Tabelle, in welcher die Längenſpalte zu a. und die Querſpalte zu b. zuſammentreffen, iſt der geſuchte Multiplicator.

§. 10.

Zur Prüfung der Richtigkeit der nach §. 8. ausgeführten Berechnung der Laſtenzahl iſt jedesmal noch das Produkt aus der Länge, größten Breite und Tiefe des Schiffes (§. 4. No. 1. 2. und 5.) durch den aus der beigefügten Tabelle der Diviſoren zu entnehmenden Diviſor zu dividiren.

Dieſer Diviſor wird nach denſelben Regeln, wie vorſtehend hinſichtlich der Multiplicatoren angegeben, gefunden, und es muß ſich aus der mit ihm vorzunehmenden Diviſion dieſelbe Zahl als Quotient ergeben, welche nach §. 8., als die dem Schiffe zukommende Laſtenzahl berechnet iſt, wobei jedoch der gefundene Quotient um 1 erhöhet wer-

den muß, wenn der bei der Diviſion verbleibende Reſt 11 mal genommen, den Diviſor überſteigt.

§. 11.

Die Anwendung der obigen Vorſchriften auf einen beſtimmten einzelnen Fall zeigt das nachſtehende Beiſpiel:

die Länge des Schiffes betrage	90	Fuß	—	Zoll
die größte Breite	26	"	7	"
die vordere Endbreite	22	"	4	"
die hintere Endbreite	23	"	2	"
die Summe der beiden Endbreiten	45	"	6	"
die Hälfte davon (arithmetiſches Mittel)	22	"	9	"
Differenz dieſes arithmetiſchen Mittels gegen die größte Breite	3	"	10	"
die Tiefe in der Mittelluke von der oberen Fläche des Verdeckes bis zur Kielſponung	14	"	7	"
in der Vorderluke ebenſo	15	"	8	"
in der Stürzluke ebenſo	15	"	2	"
Summa der drei Tiefen	45	"	5	"
davon ⅓	15	"	1	"
dazu die Dicke des Kieles mit ⅓ und ¼ von 26 in Zollen	—	"	11	"
daher durchſchnittliche Tiefe des Schiffes	16	"	—	"

Da ſich unter den Längenſpalten der Multiplicatoren-Tabelle keine mit der Ueberſchrift 26 Fuß 7 Zoll, ſondern nur die mit 26 Fuß 6 Zoll überſchriebene vorfindet, und da ebenſo ſtatt der fehlenden Querſpalte mit der Differenz 3 Fuß 10 Zoll die mit 3 Fuß 9 Zoll bezeichnete berückſichtigt werden muß, ſo iſt der anzuwendende Multiplicator = 50.

Die Multiplication des Produkts aus Länge, größter Breite und Tiefe (90 mal 26 7/12 mal 16 = 38,280) mit 50 giebt die Zahl 1,914,000, davon die vier letzten Ziffern weggelaſſen, und da ſie mehr als 1000 betragen, die übrig bleibende Zahl um 1 erhöht, giebt 192 Schiffslaſten.

In der Tabelle der Diviſoren entſpricht der größten Breite und der Differenz zwiſchen Letzterer und dem arithmetiſchen Mittel aus beiden Endbreiten der Diviſor 200.

Das Produkt aus der Länge, größten Breite und Tiefe des Schiffes = 38,280 dividirt durch 200, giebt als Quotient 191 und als Reſt 80. Da dieſer Reſt 11 mal genommen größer iſt als der Diviſor 200, ſo muß der Quotient 191 auf 192 Schiffslaſten erhöht werden.

Berlin, den 12. November 1846.

Der Finanzminiſter.
von Düesberg.

Tabelle

welche die zur Schiffs-Vermessung nöthigen Multiplicatoren enthält.

Größte Breite der Schiffe.

Differ. in F. Z.		F. Z. 10 o	F. Z. 10 6	F. Z. 11 o	F. Z. 11 6	F. Z. 12 o	F. Z. 12 6	F. Z. 13 o	F. Z. 13 6	F. Z. 14 o	F. Z. 14 6	F. Z. 15 o	F. Z. 15 6	F. Z. 16 o	F. Z. 16 6	F. Z. 17 o	F. Z. 17 6	F. Z. 18 o	F. Z. 18 6
0	0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
	2	62	62	62	62	62	62	62	62	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63
	4	60	60	60	61	61	61	61	61	61	62	62	62	62	62	62	62	62	62
	6	58	58	58	58	59	59	59	59	60	61	61	61	61	61	61	61	61	61
	8	55	56	56	56	58	58	58	58	58	58	58	59	59	59	59	59	59	59
	10	54	54	55	55	56	56	56	56	56	56	57	57	58	58	58	58	58	58
1	0	52	53	53	54	54	54	54	55	55	56	56	56	56	56	56	56	57	57
	2	51	52	52	53	53	53	53	54	54	54	54	54	55	55	55	55	55	55
	4	50	51	51	52	52	52	52	53	53	54	54	54	54	54	54	54	55	55
	6	49	50	50	51	51	51	51	52	52	53	53	53	53	53	53	53	54	54
	8	48	49	49	50	50	50	51	51	51	52	52	52	52	52	52	53	53	53
	10	48	48	48	49	49	49	50	50	50	51	51	51	52	52	52	52	52	52
2	0	47	47	48	48	48	49	49	49	49	50	50	50	51	51	51	52	52	52
	2	46	47	47	47	48	48	48	49	49	49	50	50	50	50	50	51	51	51
	4	46	46	46	47	47	47	48	48	48	49	49	49	49	50	50	50	50	51
	6	45	45	46	46	47	47	47	47	48	48	48	49	49	49	49	50	50	50
	8	45	45	45	46	46	46	47	47	47	48	48	48	48	49	49	49	49	50
	10	45	45	45	45	45	46	46	46	47	47	47	48	48	48	48	49	49	49

3	0	44	45	45	45	45	45	45	46	46	47	47	47	47	48	48	48	48	49
	2	44	44	44	45	45	45	45	45	46	46	47	47	47	47	47	48	48	48
	4	43	44	44	44	45	45	45	45	45	46	46	46	47	47	47	47	48	48
	6	43	43	44	44	44	45	45	45	45	45	46	46	46	47	47	47	47	47
	8	43	43	43	44	44	44	45	45	45	45	45	45	46	46	46	47	47	47
	10	42	43	43	43	44	44	44	45	45	45	45	45	45	46	46	46	47	47
4	0	42	43	43	43	43	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	46	46	46
	2	42	42	43	43	43	43	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	46	46
	4	42	42	42	43	43	43	43	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	46
	6		42	42	42	43	43	43	43	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45
	8			42	42	42	43	43	43	43	44	44	44	44	45	45	45	45	45
	10			42	42	42	42	43	43	43	44	44	44	44	44	45	45	45	45
5	0				42	42	42	42	43	43	43	44	44	44	44	44	45	45	45
	2					42	42	42	42	43	43	43	43	44	44	44	44	45	45
	4					42	42	42	42	42	43	43	43	43	44	44	44	44	45
	6						42	42	42	42	43	43	43	43	43	44	44	44	44
	8							42	42	42	42	43	43	43	43	43	44	44	44
	10								42	42	42	43	43	43	43	43	43	44	44
6	0									42	42	42	43	43	43	43	43	43	44
	2										42	42	42	43	43	43	43	43	43
	4										42	42	42	42	43	43	43	43	43
	6											42	42	42	42	42	43	43	43
	8													42	42	42	43	43	43
	10													42	42	42	42	43	43
7	0													42	42	42	42	42	43
	2														42	42	42	42	42
	4														42	42	42	42	42
	6															42	42	42	42
	8																42	42	42
	10																	42	42
8	0																	42	42
	2																		42

Differ. in F. 3.		F. 3. 19 0	F. 3. 19 6	F. 3. 20 0	F. 3. 20 6	F. 3. 21 0	F. 3. 21 6
0	0	65	65	65	65	65	65
	2	63	63	63	63	63	63
	4	62	62	62	62	62	62
	6	61	61	61	61	61	61
	8	60	60	60	60	60	60
	10	59	59	59	59	59	59
1	0	58	58	58	58	58	58
	2	56	56	56	57	57	57
	4	55	55	55	56	56	56
	6	54	54	55	55	55	55
	8	53	53	54	54	54	54
	10	53	53	53	53	53	53
2	0	52	52	53	53	53	53
	2	52	52	52	52	52	52
	4	51	51	51	52	52	52
	6	50	51	51	51	51	51
	8	50	50	50	51	51	51
	10	49	50	50	50	50	50
3	0	49	49	49	50	50	50
	2	48	49	49	49	49	49
	4	48	48	48	49	49	49
	6	48	48	48	48	48	49
	8	47	47	48	48	48	48
	10	47	47	47	48	48	48
4	0	47	47	47	47	47	48
	2	46	46	47	47	47	47
	4	46	46	46	47	47	47
	6	45	46	46	46	46	47
	8	45	45	46	46	46	46
	10	45	45	45	45	46	46

Differ. in F. 3.		F. 3. 22 0	F. 3. 22 6	F. 3. 23 0	F. 3. 23 6	F. 3. 24 0	F. 3. 24 6	F. 3. 25 0	F. 3. 25 6	F. 3. 26 0	F. 3. 26 6	F. 3. 27 0	F. 3. 27 6
0	0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
	3	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63
	6	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
	9	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61
1	0	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
	3	57	57	57	58	58	58	58	58	58	58	58	58
	6	55	55	55	56	56	56	56	56	56	56	56	56
	9	54	54	54	55	55	55	55	55	55	55	55	55
2	0	53	53	53	54	54	54	54	54	54	54	55	55
	3	52	52	52	53	53	53	53	53	53	53	54	54
	6	52	52	52	52	52	52	52	52	52	53	53	53
	9	50	51	51	51	52	52	52	52	52	52	52	52
3	0	50	50	50	50	51	51	51	51	51	52	52	52
	3	49	49	50	50	50	50	50	50	51	51	51	51
	6	49	49	49	49	49	50	50	50	50	50	50	51
	9	48	48	49	49	49	49	49	49	50	50	50	50
4	0	48	48	48	48	48	49	49	49	49	49	49	50
	3	47	47	47	48	48	48	48	48	49	49	49	49
	6	47	47	47	47	47	48	48	48	48	48	48	49
	9	46	47	47	47	47	47	47	47	48	48	48	48
5	0	46	46	46	47	47	47	47	47	47	47	48	48
	3	45	46	46	46	46	47	47	47	47	47	47	47
	6	45	45	45	46	46	46	46	46	47	47	47	47
	9	45	45	45	45	45	46	46	46	46	46	47	47
6	0	45	45	45	45	45	45	45	45	46	46	46	46
	3	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	46	46
	6	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
	9	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45

| | | |

Größte Breite der Schiffe.

Differ. in F. Z.		F. Z. 28 o	F. Z. 28 6	F. Z. 29 o	F. Z. 29 6	F. Z. 30 o	F. Z. 30 6	F. Z. 31 o	F. Z. 31 6	F. Z. 32 o	F. Z. 32 6	F. Z. 33 o	F. Z. 33 6	F. Z. 34 o	F. Z. 34 6	F. Z. 35 o	F. Z. 35 6	F. Z. 36 o	F. Z. 36 6
0	0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
	3	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63
	6	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
	9	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61
1	0	59	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	61	61	61	61	61
	3	58	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	60	60	60	60	60
	6	56	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	59	59	59	59	59
	9	55	56	56	56	57	57	57	57	57	57	57	57	57	58	58	58	58	58
2	0	55	55	55	55	55	56	56	56	56	56	56	56	56	57	57	57	57	57
	3	54	54	54	54	55	55	55	55	55	55	55	55	55	56	56	56	57	57
	6	53	53	53	53	54	54	54	54	54	54	55	55	55	55	55	55	56	56
	9	52	53	53	53	53	53	53	53	53	54	54	54	54	54	54	54	55	55
3	0	52	52	52	52	52	53	53	53	53	53	53	53	53	54	54	54	54	54
	3	51	52	52	52	52	52	52	52	52	53	53	53	53	53	53	53	53	54
	6	51	51	51	51	51	52	52	52	52	52	52	52	52	53	53	53	53	53
	9	50	50	51	51	51	51	51	51	51	52	52	52	52	52	52	52	52	53
4	0	50	50	50	50	50	51	51	51	51	51	51	51	51	52	52	52	52	52
	3	49	49	50	50	50	50	50	50	50	51	51	51	51	51	51	51	51	52
	6	49	49	49	49	49	50	50	50	50	50	50	50	50	51	51	51	51	51
	9	48	48	49	49	49	49	49	49	49	50	50	50	50	50	50	50	50	51
5	0	48	48	48	48	48	49	49	49	49	49	49	49	49	50	50	50	50	50
	3	47	48	48	48	48	48	48	48	48	49	49	49	49	49	49	49	49	50
	6	47	47	47	48	48	48	48	48	48	48	48	48	49	49	49	49	49	49
	9	47	47	47	47	47	47	47	48	48	48	48	48	48	48	48	49	49	49
6	0	46	47	47	47	47	47	47	47	47	48	48	48	48	48	48	48	48	48
	3	46	46	46	47	47	47	47	47	47	47	47	47	48	48	48	48	48	48
	6	46	46	46	46	46	46	47	47	47	47	47	47	47	47	47	48	48	48
	9	45	45	46	46	46	46	46	46	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47

7	0	45	45	45	45	46	46	46	46	46	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
	3	45	45	45	45	45	45	46	46	46	46	46	46	46	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
	6	45	45	45	45	45	45	45	45	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	47	47	47
	9	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46
8	0	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	46	46	46	46	46
	3	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	46	46	46	46
	6	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
	9	44	44	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
9	0	44	44	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
	3	43	43	44	44	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
	6	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
	9	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45
10	0	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45
	3	43	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	45
	6	43	43	43	43	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
	9	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44
11	0	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44
	3	42	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	44	44	44	44	44
	6	42	42	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	44	44	44	44
	9	42	42	42	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	44
12	0	42	42	42	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43
	3	42	42	42	42	42	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43
	6		42	42	42	42	42	42	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43
	9			42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43
13	0				42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43
	3					42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43
	6						42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	43	43	43	43	43	43
	9							42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	43	43	43	43	43
14	0								42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	43
	3									42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42
	6										42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42
	9																							
15	0																							

Größte Breite der Schiffe.

Differ. in F.	Z.	F. 37 Z. 0	F. 37 Z. 6	F. 38 Z. 0	F. 38 Z. 6	F. 39 Z. 0	F. 39 Z. 6	F. 40 Z. 0	F. 40 Z. 6	F. 41 Z. 0	F. 41 Z. 6	F. 42 Z. 0	F. 42 Z. 6	F. 43 Z. 0	F. 43 Z. 6	F. 44 Z. 0	F. 44 Z. 6	F. 44 Z. 6	F. 45 Z. 0
0	0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
	3	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	64	64	64	64	64	64
	6	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	63	63	63	63	63	63
	9	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	62	62	62	62	62	62
1	0	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	62	62	62	62	62	62
	3	60	60	60	60	60	60	60	60	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61
	6	59	59	59	59	59	59	59	59	60	60	60	60	61	61	61	61	61	61
	9	58	58	58	58	58	58	58	58	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
2	0	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
	3	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	58	58	58	58	58	58
	6	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	57	57	57	57	57	57
	9	55	55	55	55	55	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56
3	0	54	54	54	54	54	55	55	55	55	55	55	55	56	56	56	56	56	56
	3	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	55	55	55	55	55	55
	6	53	53	53	53	53	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54
	9	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	54	54	54	54	54	54	54
4	0	52	52	52	52	52	53	53	53	53	53	53	53	54	54	54	54	54	54
	3	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	53	53	53	53	53	53	53
	6	51	51	51	51	51	52	52	52	52	52	52	52	53	53	53	53	53	53
	9	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	52	52	52	52	52	52	52
5	0	50	50	50	50	51	51	51	51	51	51	51	51	52	52	52	52	52	52
	3	50	50	50	50	50	50	50	50	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51
	6	49	49	49	49	50	50	50	50	50	50	50	50	51	51	51	51	51	51
	9	49	49	49	49	49	49	49	49	50	50	50	50	50	50	50	50	51	51
6	0	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	50	50	50	50	50	50
	3	48	48	48	49	49	49	49	49	49	49	49	49	50	50	50	50	50	50
	6	48	48	48	48	48	48	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	50	50
	9	48	48	48	48	48	48	48	48	48	49	49	49	49	49	49	49	49	49

7	0	47	47	47	48	48	48	48	48	48	48	48	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
	3	47	47	47	47	47	47	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	49	49	49
	6	47	47	47	47	47	47	47	47	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
	9	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	48	48	48	48	48	48	48	48	48
8	0	46	46	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	48	48	48	48	48	48	48	48
	3	46	46	46	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	48	48	48
	6	46	46	46	46	46	46	46	46	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
	9	45	45	45	46	46	46	46	46	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
9	0	45	45	45	45	46	46	46	46	46	46	46	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
	3	45	45	45	45	45	45	45	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	47	47	47
	6	45	45	45	45	45	45	45	45	45	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	47	47	47
	9	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46
10	0	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46
	3	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	46	46	46	46	46	46	46	46	46
	6	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	46	46	46	46	46
	9	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	46	45	45
11	0	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
	3	44	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
	6	44	44	44	44	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
	9	44	44	44	44	44	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
12	0	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
	3	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45
	6	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45
	9	43	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	45	45	45	45	45
13	0	43	43	43	43	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	45	45	45	45
	3	43	43	43	43	43	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
	6	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
	9	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44
14	0	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44
	3	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44
	6	42	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	44	44	44	44	44
	9	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	44	44	44	44
15	0	42	42	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	44

Tabelle

welche die zur Schiffs-Vermessung nöthigen Divisoren enthält.

Größte Breite der Schiffe.

Differ. in F.	Z.	F. Z. 10 o	F. Z. 10 e	F. Z. 11 o	F. Z. 11 e	F. Z. 12 o	F. Z. 12 e	F. Z. 13 o	F. Z. 13 e	F. Z. 14 o	F. Z. 14 e	F. Z. 15 o	F. Z. 15 e	F. Z. 16 o	F. Z. 16 e	F. Z. 17 o	F. Z. 17 e	F. Z. 18 o	F. Z. 18 e
0	0	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154
	2	162	162	162	162	162	162	162	162	160	158	158	158	158	158	158	158	158	158
	4	167	167	167	165	165	165	165	165	164	162	162	162	162	162	162	162	162	162
	6	173	173	173	171	169	169	169	169	167	165	165	165	165	165	165	165	165	165
	8	180	178	178	177	173	173	173	173	173	171	171	169	169	169	169	169	169	169
	10	184	184	182	182	178	178	178	177	177	177	175	175	173	173	173	173	173	173
1	0	191	189	187	186	184	184	184	182	182	178	178	178	177	177	177	177	175	175
	2	195	193	191	189	189	187	187	186	186	184	184	184	180	180	180	180	180	180
	4	198	197	195	193	193	191	191	189	189	186	186	186	184	184	184	184	182	182
	6	202	200	198	197	197	195	195	193	193	189	189	189	187	187	187	187	184	184
	8	206	204	202	200	200	198	197	197	195	193	193	193	191	191	191	189	187	187
	10	209	208	206	204	204	202	200	200	198	197	195	195	193	193	193	191	191	191
2	0	212	211	209	208	206	204	204	202	202	198	198	198	195	195	195	193	193	193
	2	216	214	212	211	209	208	206	204	204	202	200	200	198	198	198	195	195	195
	4	218	218	216	212	212	211	209	208	206	204	204	202	202	200	200	198	198	197
	6	220	220	218	216	214	212	212	211	209	208	206	204	204	202	202	200	200	198
	8	222	222	220	218	218	216	214	212	211	209	209	208	208	204	204	202	202	200
	10	224	224	222	220	220	218	218	216	212	212	211	209	209	208	208	204	204	202

3	0	226	224	224	222	222	220	220	218	216	214	212	211	211	209	209	208	206	204
	2	228	226	226	224	224	222	220	220	218	216	214	212	212	211	211	209	208	208
	4	230	228	228	226	224	224	222	220	220	218	216	216	214	212	212	211	209	209
	6	232	230	228	228	226	224	224	222	220	220	218	218	216	214	214	212	211	211
	8	233	232	230	228	228	226	224	224	222	220	220	220	218	216	216	214	212	212
	10	235	232	232	230	228	228	226	224	224	222	222	222	220	218	218	216	214	214
4	0	235	233	232	232	230	228	228	226	224	224	222	222	222	220	220	218	216	216
	2	237	235	233	232	232	230	228	228	226	224	224	224	222	222	222	220	218	218
	4	239	237	235	233	232	232	230	228	228	226	224	224	224	222	222	220	220	218
	6		239	237	235	233	232	232	230	228	226	226	226	224	224	222	222	220	220
	8			239	235	235	233	232	232	230	228	226	226	226	224	224	222	222	220
	10			239	237	235	235	233	232	232	228	228	228	226	226	224	224	222	222
5	0				239	237	235	235	233	232	230	228	228	228	226	226	224	224	222
	2					239	237	235	235	233	232	230	230	228	228	226	226	224	224
	4					239	239	237	235	235	232	232	230	230	228	228	226	226	224
	6						239	237	237	235	233	232	232	230	230	228	228	226	226
	8							239	237	237	235	233	232	232	230	230	228	228	226
	10								239	237	235	233	233	232	232	230	230	228	228
6	0									239	237	235	233	233	232	232	230	230	228
	2										239	237	235	233	233	233	232	230	230
	4										239	237	237	235	233	233	232	232	230
	6											239	239	235	235	235	233	232	232
	8													237	235	235	233	233	232
	10													239	237	235	235	233	233
7	0													239	237	237	235	235	233
	2														239	237	237	235	235
	4														239	239	237	237	235
	6															239	239	237	237
	8																239	239	237
	10																	239	239
8	0																	239	239
	2																		239

Differ. in F. Z.		F. Z. 19 ″	F. Z. 19 ‴	F. Z. 20 ″	F. Z. 20 ‴	F. Z. 21 ″	F. Z. 21 ‴
0	0	154	154	154	154	154	154
	2	158	158	158	158	158	158
	4	162	162	162	162	162	162
	6	164	164	164	164	164	164
	8	167	167	167	167	167	167
	10	169	169	169	169	169	169
1	0	173	173	173	173	173	173
	2	177	177	177	175	175	175
	4	180	180	180	178	178	178
	6	184	184	182	182	182	182
	8	187	187	184	184	184	184
	10	189	189	187	187	187	187
2	0	191	191	189	189	189	189
	2	193	193	193	191	191	191
	4	195	195	195	193	193	193
	6	198	197	197	195	195	195
	8	200	198	198	197	197	197
	10	202	200	200	198	198	198
3	0	204	202	202	200	200	200
	2	206	204	204	202	202	202
	4	208	208	206	204	204	204
	6	209	209	208	206	206	204
	8	211	211	209	208	208	206
	10	212	212	211	209	209	208
4	0	214	214	212	211	211	209
	2	216	216	214	212	212	211
	4	218	218	216	214	214	212
	6	220	218	218	216	216	214
	8	220	220	218	218	218	216
	10	222	220	220	220	218	218

Differ. in F. Z.		F. Z. 22 ″	F. Z. 22 ‴	F. Z. 23 ″	F. Z. 23 ‴	F. Z. 24 ″	F. Z. 24 ‴	F. Z. 25 ″	F. Z. 25 ‴	F. Z. 26 ″	F. Z. 26 ‴	F. Z. 27 ″	F. Z. 27 ‴
0	0	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154
	3	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158
	6	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162
	9	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165
1	0	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169
	3	175	175	175	173	173	173	173	173	173	173	173	173
	6	180	180	180	177	177	177	177	177	177	177	177	177
	9	184	184	184	180	180	180	180	180	180	180	180	180
2	0	187	187	187	184	184	184	184	184	184	184	182	182
	3	191	191	191	187	187	187	187	187	187	187	184	184
	6	193	193	193	191	191	191	191	191	191	189	187	187
	9	198	195	195	195	193	193	193	193	193	191	191	191
3	0	198	198	198	198	195	195	195	195	195	193	193	193
	3	202	202	200	200	198	198	198	198	197	195	195	195
	6	204	204	202	202	202	200	200	200	198	198	198	197
	9	208	208	204	204	204	202	202	202	200	200	200	198
4	0	209	209	208	208	208	204	204	204	202	202	202	200
	3	211	211	211	209	209	208	208	208	204	204	204	202
	6	212	212	212	211	211	209	209	209	208	208	206	204
	9	216	214	214	212	212	211	211	211	209	209	208	208
5	0	218	216	216	214	214	212	212	212	211	211	209	209
	3	220	218	218	216	216	214	214	214	212	212	211	211
	6	222	220	220	218	218	216	216	216	214	214	212	212
	9	222	222	222	220	220	218	218	218	216	216	214	214
6	0	224	224	222	222	222	220	220	220	218	218	216	216
	3	224	224	224	224	222	222	222	222	220	220	218	218
	6	226	226	224	224	224	222	222	222	220	220	220	220
	9	226	226	226	226	224	224	224	222	222	222	220	220

5	0	222	222	220	220	220	218
	2	224	222	222	222	220	220
	4	224	224	222	222	222	220
	6	226	224	224	224	222	222
	8	226	226	224	224	224	222
	10	228	226	226	226	224	224
6	0	228	228	226	226	224	224
	2	230	228	228	228	226	224
	4	230	230	228	228	226	226
	6	232	230	230	228	228	226
	8	232	232	230	230	228	228
	10	232	232	232	230	228	228
7	0	233	232	232	232	230	228
	2	233	233	232	232	230	230
	4	235	233	233	232	232	230
	6	235	235	233	233	232	232
	8	235	235	235	233	232	232
	10	237	235	235	235	233	232
8	0	237	237	235	235	233	233
	2	239	237	237	235	235	233
	4	239	239	237	237	235	235
	6		239	239	237	235	235
	8			239	239	237	235
	10			239	239	237	237
9	0				239	239	237
	2					239	239
	4						239
	6						239

7	0	228	228	226	226	226	224	224	224	222	222	222	222
	3	228	228	228	228	226	226	226	224	224	224	222	222
	6	230	230	228	228	228	226	226	226	224	224	224	224
	9	230	230	230	230	228	228	228	226	226	226	224	224
8	0	232	232	230	230	230	228	228	228	228	226	226	226
	3	233	233	232	232	230	230	230	228	228	228	226	226
	6	233	233	232	232	232	230	230	230	228	228	228	228
	9	235	235	233	233	232	232	232	230	230	230	228	228
9	0	235	235	235	233	233	232	232	232	230	230	230	230
	3	237	237	235	235	233	233	233	232	232	232	230	230
	6	239	237	237	235	235	233	233	233	232	232	232	232
	9	239	239	239	237	235	235	235	233	233	233	232	232
10	0		239	239	239	237	235	235	235	233	233	233	232
	3				239	239	237	237	235	235	235	233	233
	6					239	239	237	237	235	235	235	233
	9						239	239	237	237	237	235	235
11	0							239	239	237	237	237	235
	3								239	239	239	237	237
	6									239	239	239	237
	9										239	239	239
12	0											239	239

Größte Breite der Schiffe.

Differ. in F. 3.		F. 3. 28 o	F. 3. 28 6	F. 3. 29 o	F. 3. 29 6	F. 3. 30 o	F. 3. 30 6	F. 3. 31 o	F. 3. 31 6	F. 3. 32 o	F. 3. 32 6	F. 3. 33 o	F. 3. 33 6	F. 3. 34 o	F. 3. 34 6	F. 3. 35 o	F. 3. 35 6	F. 3. 36 o	F. 3. 36 6
0	0	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154
	3	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158
	6	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162
	9	165	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164
1	0	169	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167	165	165	165	165	165
	3	173	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	167	167	167	167	167
	6	177	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	169	169	169	169	169
	9	180	177	177	177	177	175	175	175	175	175	175	175	175	171	171	171	171	171
2	0	182	180	180	180	180	178	178	178	178	178	178	178	178	175	175	175	173	173
	3	184	184	184	184	182	182	182	182	182	182	180	180	180	178	178	178	175	175
	6	187	187	187	187	184	184	184	184	184	184	182	182	182	182	182	182	178	178
	9	191	189	189	189	187	187	187	187	187	186	184	184	184	184	184	184	182	182
3	0	193	191	191	191	191	189	189	189	189	187	187	187	187	186	186	186	184	184
	3	195	193	193	193	193	191	191	191	191	189	189	189	189	187	187	187	187	186
	6	197	195	195	195	195	193	193	193	193	191	191	191	191	189	189	189	189	187
	9	198	198	197	197	197	195	195	195	195	193	193	193	193	191	191	191	191	189
4	0	200	200	198	198	198	197	197	197	197	195	195	195	195	193	193	193	193	191
	3	202	202	200	200	200	198	198	198	198	197	197	197	197	195	195	195	195	193
	6	204	204	202	202	202	200	200	200	200	198	198	198	198	197	197	197	197	195
	9	208	206	204	204	204	202	202	202	202	200	200	200	200	198	198	198	198	197
5	0	209	208	208	206	206	204	204	204	204	202	202	202	202	200	200	200	200	198
	3	211	209	209	208	208	208	206	206	206	204	204	204	204	202	202	202	202	200
	6	212	211	211	209	209	209	208	208	208	206	206	206	204	204	204	204	204	202
	9	214	212	212	211	211	211	209	209	209	208	208	208	206	206	206	204	204	204
6	0	216	214	214	212	212	212	211	211	211	209	209	209	208	208	208	206	206	206
	3	218	216	216	214	214	214	212	212	212	211	211	211	209	209	209	208	208	208
	6	218	218	218	216	216	216	214	214	212	212	212	212	211	211	211	209	209	209
	9	220	220	218	218	218	218	216	216	214	214	214	212	212	212	212	211	211	211

7	0	220	220	220	220	218	218	218	218	216	216	216	214	214	212	212	212	212	212
	3	222	222	220	220	220	220	218	218	218	218	218	216	216	214	214	212	212	212
	6	222	222	222	222	220	220	220	220	220	218	218	218	218	216	216	214	214	214
	9	224	224	222	222	222	222	220	220	220	220	220	218	218	216	216	216	216	216
8	0	224	224	224	224	222	222	222	222	222	220	220	220	220	218	218	218	218	218
	3	226	226	224	224	224	224	222	222	222	222	222	220	220	220	220	218	218	218
	6	226	226	226	226	224	224	224	224	222	222	222	222	222	220	220	220	220	220
	9	228	228	226	226	226	226	224	224	224	224	224	222	222	222	222	220	220	220
9	0	228	228	228	228	226	226	224	224	224	224	224	224	224	222	222	222	222	222
	3	230	230	228	228	228	228	226	226	226	224	224	224	224	224	224	222	222	222
	6	230	230	230	228	228	228	226	226	226	226	226	224	224	224	224	224	224	222
	9	232	232	230	230	230	228	228	228	226	226	226	226	226	224	224	224	224	224
10	0	232	232	232	230	230	230	228	228	228	228	228	226	226	226	226	224	224	224
	3	233	232	232	232	232	230	228	228	228	228	228	228	226	226	226	226	226	224
	6	233	233	232	232	232	232	230	230	230	228	228	228	228	228	226	226	226	226
	9	235	233	233	233	232	232	230	230	230	230	230	228	228	228	228	226	226	226
11	0	235	235	233	233	233	232	232	232	230	230	230	230	228	228	228	228	228	226
	3	235	235	235	235	233	233	232	232	232	232	230	230	230	230	228	228	228	228
	6	237	235	235	235	235	233	232	232	232	232	232	232	230	230	230	228	228	228
	9	237	237	237	235	235	235	233	233	233	232	232	232	232	230	230	230	230	228
12	0	239	237	237	237	235	235	233	233	233	233	232	232	232	232	230	230	230	230
	3	239	239	239	237	237	235	235	235	233	233	233	233	232	232	232	230	230	230
	6		239	239	239	237	237	235	235	235	235	233	233	233	232	232	232	232	230
	9			239	239	239	237	235	235	235	235	235	233	233	233	232	232	232	232
13	0				239	239	239	237	237	237	235	235	235	235	233	233	232	232	232
	3					239	239	237	237	237	237	237	235	235	233	233	233	233	232
	6						239	239	239	237	237	237	235	235	235	233	233	233	233
	9							239	239	239	239	237	237	237	235	235	233	233	233
14	0									239	239	239	237	237	235	235	235	235	233
	3										239	239	237	237	237	235	235	235	235
	6										239	239	239	237	237	237	235	235	235
	9												239	239	237	237	237	237	235
15	0													239	239	237	237	237	237

Größte Breite der Schiffe.

Differ. in F. Z.		F. Z. 37 "	F. Z. 37 6	F. Z. 38 "	F. Z. 38 6	F. Z. 39 "	F. Z. 39 6	F. Z. 40 "	F. Z. 40 6	F. Z. 41 "	F. Z. 41 "	F. Z. 42 "	F. Z. 42 "	F. Z. 43 "	F. Z. 43 6	F. Z. 44 "	F. Z. 44 6	F. Z. 44 "	F. Z. 45 "
0	0	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154
	3	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	156	156	156	156	156	156
	6	162	162	162	162	162	162	162	162	160	160	160	160	158	158	158	158	158	158
	9	164	164	164	164	164	164	164	164	162	162	162	162	160	160	160	160	160	160
1	0	165	165	165	165	165	165	165	165	164	164	164	164	162	162	162	162	162	162
	3	167	167	167	167	167	167	167	167	165	165	165	165	164	164	164	164	164	164
	6	169	169	169	169	169	169	169	169	167	167	167	167	165	165	165	165	165	165
	9	171	171	171	171	171	171	171	171	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169
2	0	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	171	171	171	171	171	171
	3	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	173	173	173	173	173	173
	6	178	178	178	178	178	177	177	177	177	177	177	177	175	175	175	175	175	175
	9	182	182	182	182	182	178	178	178	178	178	178	178	177	177	177	177	177	177
3	0	184	184	184	184	184	182	182	182	182	182	182	180	178	178	178	178	178	178
	3	186	186	186	186	186	184	184	184	184	184	184	182	182	182	182	182	182	182
	6	187	187	187	187	187	186	186	186	186	186	186	184	184	184	184	184	184	184
	9	189	189	189	189	189	187	187	187	187	187	187	186	186	186	186	186	186	186
4	0	191	191	191	191	191	189	189	189	189	189	189	187	186	186	186	186	186	186
	3	193	193	193	193	193	191	191	191	191	191	191	189	187	187	187	187	187	187
	6	195	195	195	195	195	193	193	193	193	193	193	191	189	189	189	189	189	189
	9	197	197	197	197	195	195	195	195	195	195	195	193	191	191	191	191	191	191
5	0	198	198	198	198	197	197	197	197	195	195	195	195	193	193	193	193	193	193
	3	200	200	200	200	198	198	198	198	197	197	197	197	195	195	195	195	195	195
	6	202	202	202	202	200	200	200	200	198	198	198	198	197	197	197	197	195	195
	9	204	204	204	202	202	202	202	202	200	200	200	200	198	198	198	198	197	197
6	0	204	204	204	204	204	204	202	202	202	202	202	202	198	198	198	198	198	198
	3	206	206	206	204	204	204	204	204	204	202	202	202	200	200	200	200	198	198
	6	208	208	208	206	206	206	204	204	204	204	204	204	202	202	202	202	200	200
	9	209	209	209	208	208	208	206	206	206	204	204	204	204	204	204	204	202	202

7	0	211	211	211	209	209	208	208	208	206	206	206	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204
	3	212	212	212	211	211	211	209	209	208	208	208	208	206	206	206	206	206	206	204	204	204	204
	6	212	212	212	212	212	211	211	211	209	209	209	209	208	208	208	208	208	208	206	206	206	206
	9	214	214	214	212	212	212	212	212	211	211	211	211	209	209	209	209	209	209	208	208	208	208
8	0	216	216	216	214	214	212	212	212	211	211	211	211	209	209	209	209	209	209	209	209	209	209
	3	218	218	218	216	216	214	214	214	212	212	212	212	211	211	211	211	211	211	211	211	209	209
	6	218	218	218	218	218	216	216	216	214	214	214	214	212	212	212	212	212	212	211	211	211	211
	9	220	220	220	218	218	218	218	216	214	214	214	214	212	212	212	212	212	212	212	212	212	212
9	0	220	220	220	220	218	218	218	216	216	216	214	214	214	214	214	214	214	212	212	212	212	212
	3	222	222	220	220	220	220	218	218	218	216	216	216	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214
	6	222	222	222	222	220	220	220	220	218	218	218	216	216	216	216	216	216	214	214	214	214	214
	9	222	222	222	222	222	220	220	220	220	220	218	218	218	218	218	216	216	216	216	216	216	216
10	0	224	224	222	222	222	222	222	220	220	220	220	218	218	218	218	218	218	216	216	216	216	216
	3	224	224	224	224	222	222	222	222	220	220	220	220	220	220	218	218	218	218	218	218	218	218
	6	224	224	224	224	224	222	222	222	222	222	220	220	220	220	220	220	220	218	218	218	218	218
	9	226	226	224	224	224	224	222	222	222	222	222	220	220	220	220	220	220	220	220	220	220	220
11	0	226	226	226	226	224	224	224	222	222	222	222	222	222	222	220	220	220	220	220	220	220	220
	3	226	226	226	226	226	224	224	224	224	224	222	222	222	222	222	222	222	222	220	220	220	220
	6	228	228	226	226	226	226	226	224	224	224	224	224	222	222	222	222	222	222	222	222	222	222
	9	228	228	228	228	226	226	226	226	224	224	224	224	224	224	224	222	222	222	222	222	222	222
12	0	228	228	228	228	226	226	226	226	226	226	224	224	224	224	224	224	224	224	222	222	222	222
	3	230	230	228	228	228	228	228	226	226	226	226	226	224	224	224	224	224	224	224	224	224	224
	6	230	230	230	228	228	228	228	228	226	226	226	226	226	224	224	224	224	224	224	224	224	224
	9	230	230	230	230	228	228	228	228	228	228	228	226	226	226	226	224	224	224	224	224	224	224
13	0	232	232	230	230	230	230	230	228	228	228	228	228	226	226	226	226	226	226	224	224	224	224
	3	232	232	232	232	230	230	230	230	228	228	228	228	228	226	226	226	226	226	226	226	226	226
	6	232	232	232	232	232	230	230	230	230	230	230	228	228	228	228	226	226	226	226	226	226	226
	9	233	233	232	232	232	232	232	230	230	230	230	230	228	228	228	228	228	228	226	226	226	226
14	0	233	233	233	232	232	232	232	232	230	230	230	230	230	228	228	228	228	228	228	228	228	226
	3	233	233	233	233	232	232	232	232	232	232	230	230	230	228	228	228	228	228	228	228	228	228
	6	235	235	233	233	233	233	233	232	232	232	232	232	230	230	230	228	228	228	228	228	228	228
	9	235	235	235	233	233	233	233	233	232	232	232	232	232	230	230	230	230	230	228	228	228	228
15	0	235	235	235	235	235	233	233	233	232	232	232	232	232	230	230	230	230	230	230	230	230	228

Nr. 32.

Vertrag zwiſchen Preußen, Oeſterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland, wegen Unterdrückung des Handels mit Afrikaniſchen Negern. Vom 20. December 1841.

Im Namen der Hochheiligen und untheilbaren Dreieinigkeit.

Ihre Majeſtäten der König von Preußen, der Kaiſer von Oeſterreich, König von Ungarn und Böhmen, und der Kaiſer von Rußland, von dem Wunſche beſeelt, diejenigen Grundſätze in volle Wirkſamkeit treten zu laſſen, welche in den, von Preußen, Oeſterreich und Rußland in Uebereinſtimmung mit anderen Europäiſchen Mächten auf dem Kongreſſe zu Wien unter dem 8. Februar 1815 und auf dem Kongreſſe zu Verona unter dem 28. November 1822 abgegebenen feierlichen Erklärungen ausgeſprochen worden ſind, — Erklärungen, durch welche die gedachten Mächte ihre Bereitwilligkeit verkündet haben, an Allem Theil zu nehmen, was die vollſtändige und gänzliche Unterdrückung des Handels mit Negern ſichern und beſchleunigen möchte; — haben nach erhaltener Einladung Seitens Seiner Majeſtät des Königs der Franzoſen und Ihrer Majeſtät der Königin des vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland, einen Vertrag Behufs wirkſamerer Unterdrückung dieſes Handels einzugehen, beſchloſſen, einen Vertrag zum Zwecke der gänzlichen Abſchaffung jenes Handels mit einander zu unterhandeln und abzuſchließen: und haben zu dieſem Zwecke zu Ihren Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche, nachdem ſie einander ihre Vollmachten mitgetheilt und dieſelben in guter und gehöriger Form befunden haben, die folgenden Artikel vereinbart und unterzeichnet haben:

Artikel 1.

Ihre Majeſtäten der König von Preußen, der Kaiſer von Oeſterreich, König von Ungarn und Böhmen, und der Kaiſer von Rußland verpflichten ſich, allen Handel mit Negern zu unterſagen, — möge derſelbe von Seiten Ihrer reſpektiven Unterthanen, unter ihren reſpektiven Flaggen oder vermittelſt Kapitalien betrieben werden, welche Ihren reſpektiven Unterthanen angehören, — und ein ſolches Gewerbe für ein Verbrechen der Seeräuberei zu erklären. Ihre Majeſtäten erklären überdies, daß ein jedes Schiff, welches den Handel mit Negern zu betreiben verſucht, durch dieſe Thatſache allein jedes Recht auf den Schutz Ihrer Flaggen verlieren ſoll.

Artikel 2.

Um den Zweck des gegenwärtigen Vertrags vollſtändiger zu erreichen, ſind die Hohen kontrahirenden Theile dahin übereingekommen, daß

diejenigen von Ihren Kriegsſchiffen, welche mit Vollmachten und ſpeziellen Orders, entſprechend den Formularen in der Anlage A. des gegenwärtigen Vertrags, verſehen ſind, das Recht haben ſollen, ein jedes dem einen oder dem andern der Hohen kontrahirenden Theile angehörige Kauffahrteiſchiff zu durchſuchen, welches nach begründeten Anzeigen verdächtig iſt, ſich mit dem Negerhandel zu befaſſen, oder für dieſen Zweck ausgerüſtet zu ſein, oder ſich mit dieſem Handel während der Fahrt, auf welcher es von den gedachten Kreuzern angetroffen werden wird, befaßt zu haben; ſowie daß dieſe Kreuzer befugt ſein ſollen, ſolche Schiffe in Beſchlag zu nehmen und wegzuſenden oder mit ſich fortzuführen, damit dieſelben in der weiter unten verabredeten Weiſe vor Gericht geſtellt werden können.

Das vorerwähnte Recht zur Durchſuchung von Kauffahrteiſchiffen des einen oder des anderen der Hohen kontrahirenden Theile ſoll jedoch nur von Kriegsſchiffen ausgeübt werden dürfen, deren Befehlshaber den Rang eines Kapitains oder eines Lieutenants in der Königlichen oder Kaiſerlichen Marine bekleiden, es ſei denn, daß der Befehl in Folge eines Todesfalles oder aus einem anderen Anlaſſe auf einen Offizier geringeren Ranges übergegangen wäre. Der ein ſolches Kriegsſchiff befehligende Offizier muß mit Vollmachten nach dem Formulare, welches sub Litt. A. dem gegenwärtigen Vertrage angehängt iſt, verſehen ſein.

Das gedachte gegenſeitige Durchſuchungsrecht ſoll auf dem Mittelländiſchen Meere nicht ausgeübt werden. Vielmehr ſoll das Meergebiet, auf welches die Ausübung des in Rede ſtehenden Rechts beſchränkt wird, folgende Grenzen haben: im Norden, den 32ſten Grad nördlicher Breite; im Weſten, die öſtliche Küſte Amerikas, von dem Punkte an, wo der 32ſte Grad nördlicher Breite dieſe Küſte berührt, bis zum 45ſten Grade ſüdlicher Breite; im Suden, den 45ſten Grad ſüdlicher Breite, von dem Punkte an, wo dieſer Breitengrad die öſtliche Küſte Amerikas berührt, bis zum 80ſten Grade öſtlicher Länge, vom Meridiane von Greenwich gerechnet; und im Oſten, denſelben Längengrad von dem Punkte an, wo er von dem 45ſten Grade ſudlicher Breite durchſchnitten wird, bis zur Küſte von Oſtindien.

Artikel 3.

Jeder der Hohen kontrahirenden Theile, welcher Kreuzer Behufs der Unterdrückung des Negerhandels ausrüſten und das gegenſeitige Durchſuchungsrecht ausüben will, behält ſich das Recht vor, nach eignem Ermeſſen ſowohl die Zahl der Kriegsſchiffe, welche zu dem im Artikel 2. gegenwärtigen Vertrages feſtgeſetzten Dienſte verwendet werden, als auch die Stationen zu beſtimmen, wo die gedachten Schiffe kreuzen ſollen.

Die Namen der zu dieſem Zwecke beſtimmten Schiffe und die ih-

rer Befehlshaber ſollen von Jedem der Hohen kontrahirenden Theile den Uebrigen mitgetheilt werden; auch werden dieſelben ſich gegenſeitig jedes Mal benachrichtigen, wenn ein Kreuzer auf eine Station geſchickt oder von dort abgerufen wird, damit die nöthigen Vollmachten von denjenigen Gouvernements, welche zur Durchſuchung ermächtigen, ausgefertigt und eben dieſen Regierungen von Seiten des Gouvernements, welches dieſelben erhalten hat, wieder zurückgeſtellt werden können, wenn dieſe Urkunden nicht mehr Behufs Ausführung des gegenwärtigen Vertrags gebraucht werden.

Artikel 4.

Unmittelbar nachdem die Regierung, welche die Kreuzer verwendet, dem Gouvernement, welches die Durchſuchung ermächtigen ſoll, die Zahl und die Namen der Kreuzer, deren Verwendung ſie beabſichtigt, angezeigt haben wird, ſollen die zur Durchſuchung ermächtigenden Vollmachten nach dem, gegenwärtigem Vertrage sub Litt. A. angehängten Formulare ausgefertigt und von Seiten der Regierung, welche zur Durchſuchung ermächtigt, derjenigen, welche den Kreuzer verwendet, zugeſtellt werden.

In keinem Falle darf das gegenſeitige Durchſuchungsrecht gegen die Kriegsſchiffe der Hohen kontrahirenden Theile ausgeübt werden.

Die Hohen kontrahirenden Theile werden ſich über ein beſonderes Signal vereinigen, das zum ausſchließlichen Gebrauche der Kreuzer, welchen das Durchſuchungsrecht zuſteht, dienen ſoll.

Artikel 5.

Die Kreuzer der Hohen kontrahirenden Theile, welche in Ausführung des gegenwärtigen Vertrages ermächtigt ſind, das Recht der Durchſuchung und Beſchlagnahme auszuüben, ſollen in Allem, was auf die Förmlichkeiten der Durchſuchung und der Beſchlagnahme, ſo wie auf die Maaßregeln Bezug hat, welche zu ergreifen ſind, um die, der Verwendung zum Negerhandel verdächtigen Schiffe den zuſtändigen Gerichten zu überliefern, ſich genau nach den dieſem Vertrage sub Litt. B. angeſchloſſenen Inſtruktionen richten.

Die Hohen kontrahirenden Theile behalten ſich das Recht vor, für dieſe Inſtruktionen in gegenſeitigem Einverſtändniſſe diejenigen Modifikationen eintreten zu laſſen, welche die Umſtände nothwendig machen könnten.

Die Kreuzer der Hohen kontrahirenden Theile ſollen ſich unter allen Umſtänden gegenſeitige Unterſtützung leiſten, wo ein Zuſammenwirken derſelben von Nutzen erſcheinen möchte.

Artikel 6.

So oft ein unter der Flagge eines der Hohen kontrahirenden Theile fahrendes Kauffahrteiſchiff von einem gehörig hierzu ermächtigten Kreuzer der andern Macht in Gemäßheit des gegenwärtigen Vertrages in

Beſchlag genommen wird, ſollen dies Handelsſchiff, ſo wie der Kapitain, die Mannſchaft, die Ladung und die Sklaven, welche ſich etwa am Bord befinden möchten, nach demjenigen Orte geführt werden, welchen die Hohen kontrahirenden Theile reſpektive dazu beſtimmt haben werden; und es ſollen dieſelben an die, von der Regierung, innerhalb deren Beſitzungen jener Ort belegen iſt, dazu beſtellten Behörden überliefert werden, damit ſodann in der weiter unten angegebenen Art vor den zuſtändigen Gerichten gegen dieſelben verfahren werde.

Wenn der Befehlshaber des Kreuzers die Führung und Ueberlieferung des in Beſchlag genommenen Schiffs nicht ſelbſt übernehmen zu müſſen glaubt, ſo ſoll er dies Geſchäft einem Offiziere von dem Range eines Lieutenants in der Königlichen oder Kaiſerlichen Marine, oder wenigſtens einem Offiziere anvertrauen, welcher zur Zeit an Bord des die Beſchlagnahme ausführenden Schiffs die dritte Stelle im Range einnimmt.

Artikel 7.

Wenn der Befehlshaber eines Kreuzers eines der Hohen kontrahirenden Theile Grund zu dem Verdachte hat, daß ein unter Konvoy oder in Geſellſchaft eines Kriegsſchiffes eines andern der Hohen kontrahirenden Theile fahrendes Kauffahrteiſchiff ſich mit dem Negerhandel befaßt habe oder zu dieſem Handel ausgerüſtet worden ſei, — ſo ſoll er ſeinen Verdacht dem Befehlshaber des Kriegsſchiffes mittheilen, welcher alsdann allein die Durchſuchung des verdächtigen Schiffs vorzunehmen hat; und im Falle dieſer letztere Befehlshaber anerkennen ſollte, daß der Verdacht gegründet iſt, ſoll er das Schiff, ſo wie den Kapitain, die Mannſchaft, die Ladung und die Sklaven, welche ſich am Bord befinden möchten, nach einem Hafen, welcher der Nation des in Beſchlag genommenen Schiffs zugehört, führen laſſen, damit dort vor den zuſtändigen Gerichten das weiter unten verordnete Verfahren eingeleitet werde.

Artikel 8.

Sobald ein in Beſchlag genommenes und Behufs der Aburtelung weggeführtes Kauffahrteiſchiff in dem Hafen angekommen ſein wird, wohin es in Gemäßheit der Anlage B. des gegenwärtigen Vertrages zu führen war, muß der Befehlshaber des Kreuzers, welcher daſſelbe in Beſchlag genommen hat, oder der mit der Führung deſſelben beauftragte Offizier den zu dieſem Ende beſtellten Behörden eine von ihm unterzeichnete Ausfertigung aller Inventarien, Verhandlungen und der andern Dokumente übergeben, welche in den, gegenwärtigem Vertrage sub Litt. B. hinzugefügten Inſtruktionen aufgeführt ſind, und die gedachten Behörden ſollen dem zu Folge zu einer Durchſuchung des in Beſchlag genommenen Schiffs und deſſen Ladung, ſo wie zu einer Beſichtigung ſeiner Mannſchaft und der etwa an Bord befindlichen Sklaven ſchreiten, nachdem ſie zuvor den Befehlshaber des Kreuzers oder

den Offizier, welcher das Schiff eingebracht hat, von der zu dieſer Durchſuchung und Beſichtigung angeſetzten Zeit benachrichtigt haben, damit er dabei gegenwärtig ſein oder ſich vertreten laſſen könne.

Ueber dies Verfahren ſollen zwei gleichlautende Protokolle aufgenommen werden, welche von den Perſonen, die dabei thätig oder zugegen geweſen, zu unterzeichnen ſind; und das eine dieſer Dokumente ſoll dem Befehlshaber des Kreuzers oder dem von ihm mit der Führung des in Beſchlag genommenen Schiffs beauftragten Offiziere eingehändigt werden.

Artikel 9.

Jedes, in Gemäßheit der Beſtimmungen des gegenwärtigen Vertrages durchſuchte und in Beſchlag genommene Kauffahrteiſchiff einer oder der anderen der fünf Nationen iſt, wenn es nicht Beweiſe vom Gegentheile geben kann, verdächtig, ſich mit dem Negerhandel befaßt zu haben, oder für dieſen Handel ausgerüſtet worden zu ſein, wenn ſich in der Einrichtung, in der Ausrüſtung oder am Bord des gedachten Schiffes während der Fahrt, auf welcher es in Beſchlag genommen worden, einer der nachſtehend verzeichneten Artikel befunden hat:

1) Vergitterte Lukenklappen und nicht ſolche in ganzen Planken, wie ſie die Kauffahrteiſchiffe gewöhnlich führen;

2) Eine größere Anzahl von Abtheilungen in dem Zwiſchendecke oder auf dem Oberloff, als es den Bedürfniſſen der in einem erlaubten Verkehre begriffenen Schiffe entſpricht;

3) Reſerveplanken, welche zugerichtet ſind, um daraus ein zweites Deck oder ein ſogenanntes Sklavendeck zu machen;

4) Halseiſen, Fuß- und Handſchellen;

5) Ein größerer Waſſervorrath in Fäſſern oder Behältern, als es den Bedürfniſſen der Mannſchaft des betreffenden Kauffahrteiſchiffs entſpricht;

6) Eine ungewöhnliche Anzahl von Waſſerfäſſern oder anderen zur Bewahrung von Flüſſigkeiten beſtimmten Gefäßen, Falls nicht der Kapitain ein Zertifikat der Zollbehörde des Abfahrtsortes vorlegt, wodurch beſcheinigt wird, daß die Rheder des gedachten Schiffes ſich genügend ausgewieſen haben, daß dieſe ungewöhnliche Anzahl von Fäſſern oder Gefäßen nur mit Palmöl gefüllt werden, oder zu einem anderen erlaubten Handelszwecke dienen ſollen;

7) Eine größere Anzahl hölzerner Eßnäpfe oder Kannen, als es dem Bedarfe der Mannſchaft des betreffenden Kauffahrteiſchiffes entſpricht;

8) Ein kupferner Keſſel oder ein anderes Geräth von ungewöhnlichem Umfange zur Bereitung der Mundvorräthe, und zwar größer, oder beſtimmt, größer gemacht zu werden, als es den Bedürfniſſen der Mannſchaft des betreffenden Kauffahrteiſchiffs entſpricht; oder mehr als Ein kupferner Keſſel oder anderes Küchengeräth von gewöhnlichem Maaße;

9) Eine ungewöhnliche Quantität von Reis, von Braſilianiſchem Maniokmehle oder Kaſſada, gewöhnlich „Farina“ genannt, oder von Mais oder indiſchem Korne, oder von anderen Mundvorräthen irgend einer Art über das muthmaßliche Bedürfniß der Schiffsmannſchaft hinaus; es ſei denn, daß dieſe Quantität von Reis, Farina, Mais, indiſchem Korne oder irgend einem anderen Mundvorrathe, als ein Theil der zum Handel beſtimmten Ladung des Schiffs in dem Maniſeſte aufgeführt iſt.

10) Eine beträchtlichere Quantität von Matten, im Stücke oder einzeln, als es den Bedürfniſſen des betreffenden Kauffahrteiſchiffes entſpricht, wenn dieſe Matten nicht als ein Theil der Ladung im Maniſeſte aufgeführt ſind.

Wenn feſtgeſtellt iſt, daß ein oder mehrere der vorausgeführten Artikel am Bord ſich befinden, oder während der Fahrt, auf welcher das Schiff in Beſchlag genommen worden, am Bord geweſen ſind, ſo ſoll dieſe Thatſache als ein Beweis prima facie dafür gelten, daß das Schiff im Negerhandel begriffen geweſen iſt; und das letztere ſoll demgemäß verurtheilt und für gute Priſe erklärt werden, falls nicht der Kapitain oder die Rheder auf eine klare und unverwerfliche Weiſe dem Gerichte die Ueberzeugung gewähren, daß das Schiff zur Zeit ſeiner Beſchlagnahme oder Kaptur in einem erlaubten Geſchäfte begriffen war, und daß diejenigen von den verſchiedenen, obengenannten Artikeln, welche bei der Beſchlagnahme am Bord gefunden worden, oder welche während der Fahrt, auf der das Schiff in Beſchlag genommen wurde, am Bord geweſen waren, zur Erreichung des erlaubten Zwecks ſeiner Reiſe nothwendig waren*).

Artikel 10.

Wie oben erwähnt iſt, ſoll wider das in Beſchlag genommene Schiff, ſeinen Kapitain, ſeine Mannſchaft und Ladung vor den zuſtändigen Gerichten des Landes, welchem daſſelbe angehört, unverzüglich verfahren werden, und zwar ſoll das Urtheil über ſelbige nach den in dieſem Lande beſtehenden Formen und Geſetzen erfolgen; und wenn ſich bei dem Verfahren ergiebt, daß das gedachte Schiff ſich mit dem Negerhandel befaßt hat, oder für dieſen Handel ausgerüſtet worden iſt, ſoll das Schiff, ſein Inventarium und ſeine zum Handel beſtimmte Ladung konfiſcirt, und in Betreff des Kapitains, der Schiffsmannſchaft und ihrer Mitſchuldigen nach den Geſetzen des Landes geurtheilt und verfahren werden.

---

*) Die contrahirenden Mächte haben ſich dahin vereinigt, daß der größere Waſſervorrath an ſich keinen Grund zur Anhaltung und Beſchlagnahme des Schiffes abgeben ſoll, wenn deſſen Papiere dergeſtalt in Ordnung, daß ſie die Ausrüſtung deſſelben zu erlaubtem Verkehr nachzuweiſen geeignet ſind.

Im Falle der Konfiskation ist der Erlös aus dem Verkaufe des vorerwähnten Schiffs innerhalb sechs Monaten, von dem Datum des Verkaufs an gerechnet, zur Disposition der Regierung des Landes zu stellen, welchem das Schiff, das die Prise gemacht hat, angehört, um in Gemäßheit der Gesetze dieses Landes verwendet zu werden.

Artikel 11.

Wenn einer der im Artikel 9. gegenwärtigen Vertrages aufgeführten Artikel am Bord eines Kauffahrteischiffes gefunden, oder wenn festgestellt worden ist, daß ein solcher sich während der Fahrt, auf welcher das Schiff in Beschlag genommen worden ist, auf demselben befunden habe, so wird in keinem Falle weder dem Kapitaine, noch dem Rheder, noch irgend einer anderen, bei der Ausrüstung oder Ladung interessirten Person irgend eine Entschädigung für die aus der Beschlagnahme des Schiffs sich herleitenden Verluste, Schäden oder Kosten gewährt, selbst dann nicht, wenn ein verurtheilendes Erkenntniß gegen das Schiff in Folge der Beschlagnahme nicht gefällt werden sollte.

Artikel 12.

In allen Fällen, wenn ein Schiff in Gemäßheit des gegenwärtigen Vertrags als im Negerhandel begriffen oder zu diesem Handel ausgerüstet, in Beschlag genommen und demnächst verurtheilt und konfiscirt worden ist, soll die Regierung des Kreuzers, welcher die Prise gemacht hat, oder die Regierung, deren Gerichtshof das Schiff verurtheilt hat, das verurtheilte Schiff für den Dienst in ihrer Kriegsmarine zu dem Preise ankaufen können, welcher von einer, durch den gedachten Gerichtshof zu diesem Ende auszuwählenden geeigneten Person bestimmt wird. Die Regierung, deren Kreuzer die Beschlagnahme ausgeführt hat, soll das Vorzugsrecht beim Erwerbe des Schiffs haben. Wenn aber das verurtheilte Schiff nicht in der vorangegebenen Weise angekauft wird, soll dasselbe unmittelbar nach ergangenem Konfiskationsurtheile auseinander genommen werden und demnächst der Verkauf der einzelnen Theile stattfinden.

Artikel 13.

Wenn durch das Urtheil des zuständigen Gerichts anerkannt worden ist, daß ein, kraft gegenwärtigen Vertrages in Beschlag genommenes Kauffahrteischiff sich nicht mit dem Negerhandel befaßt hat, auch nicht zu diesem Handel ausgerüstet gewesen ist, so soll es dem oder den als Eigenthümern legitimirten Rhedern zurückgegeben werden. Und wenn im Laufe des Verfahrens dargethan worden sein sollte, daß das Schiff widerrechtlicherweise, oder ohne hinreichende Verdachtsgründe, durchsucht und in Beschlag genommen worden ist; oder daß bei der Durchsuchung und Beschlagnahme Verstöße oder Bedruckungen begangen sind, so soll der Befehlshaber des Kreuzers, oder der Offizier, welcher an Bord des besagten Schiffs gegangen ist, oder derjenige,

dem die Führung deſſelben anvertraut war und unter deſſen Autorität, nach Lage des Falls, Verſtoß oder Bedrückung ſtattgehabt hat, dem Kapitaine und den Eigenthümern des Schiffs und der Ladung für Schäden und Intereſſen verantwortlich ſein.

Dieſe Schäden und Intereſſen können von demſelben Gerichte feſtgeſetzt werden, vor welchem das Verfahren gegen das in Beſchlag genommene Schiff, ſeinen Kapitain, ſeine Mannſchaft und ſeine Ladung ſtattgefunden hat; und die Regierung des Landes, welchem der jene Verurtheilung veranlaſſende Offizier angehört, ſoll verpflichtet ſein, den Betrag der gedachten Schäden und Intereſſen zu bezahlen, und zwar innerhalb eines Zeitraums von ſechs Monaten, von dem Datum des Urtheils an gerechnet, wenn das Urtheil von einem in Europa befindlichen Gerichtshofe gefällt iſt, und innerhalb des Zeitraums von einem Jahre, wenn das gerichtliche Verfahren außerhalb Europa ſtattgefunden hat.

Artikel 14.

Wenn bei einer, kraft des gegenwärtigen Vertrages ausgeführten Durchſuchung oder Beſchlagnahme eines Kauffahrteiſchiffs irgend ein Verſtoß oder eine Bedrückung begangen und das Schiff nicht der Jurisdiktion ſeiner Nation überliefert worden iſt, ſo muß der Kapitain eine eidlich zu erhärtende Erklärung hinſichtlich der Verſtöße und Bedrückungen, über die er ſich zu beklagen hat, ſo wie in Betreff der Schäden und Intereſſen abgeben, deren Erſatz er beanſpruchen will; und zwar muß dieſe Erklärung von ihm vor den kompetenten Behörden des erſten Hafens ſeines Landes, in welchem er anlangt, oder in einem fremden Hafen vor dem Konſularagenten ſeiner Nation abgegeben werden, falls das Schiff zuerſt in einem fremden Hafen einläuft, wo ein ſolcher Agent ſich befindet.

Dieſe Erklärung ſoll durch eine eidliche Vernehmung der angeſehenſten Perſonen unter der Schiffsmannſchaft oder den Paſſagieren, welche Zeugen der Durchſuchung oder Beſchlagnahme geweſen ſind, beglaubigt und über das alles ein Protokoll aufgenommen werden, von welchem dem Kapitaine zwei Ausfertigungen zuzuſtellen ſind, deren eine er ſeiner Regierung zur Unterſtützung ſeiner Forderung an Schäden und Intereſſen einzureichen hat.

Wenn der Kapitain durch höhere Gewalt abgehalten wird, ſeine Erklärung ſelbſt abzugeben, ſo kann dieſelbe durch den Eigenthümer des Schiffs oder durch jede andere bei der Ausrüſtung oder Ladung des Schiffs intereſſirte Perſon abgegeben werden.

Auf die offizielle Mittheilung einer Ausfertigung des oben gedachten Protokolls wird die Regierung des Landes, welchem der, ſolcher Verſtöße oder Bedrückungen beſchuldigte Offizier angehört, unverzüglich eine Unterſuchung einleiten laſſen; und wenn die Beſchwerde für begründet anerkannt worden iſt, wird dieſe Regierung dem Kapi-

taine oder Eigenthümer, oder jeder anderen bei der Ausrüstung oder Ladung des moleſtirten Schiffes intereſſirten Perſon den Betrag des ihnen gebührenden Erſatzes an Schäden und Intereſſen zahlen laſſen.

Artikel 15.

Die Hohen kontrahirenden Theile verpflichten ſich, auf diesfalliges Anſuchen ſich gegenſeitig koſtenfrei Abſchriften der angeordneten Unterſuchungs-Verhandlungen und der ergangenen Urtheilsſprüche mitzutheilen, welche Schiffe betreffen, die in Ausführung der Beſtimmungen des gegenwärtigen Vertrags durchſucht oder in Beſchlag genommen worden ſind.

Artikel 16.

Die Hohen kontrahirenden Theile kommen darin überein, allen Sklaven die unverzügliche Freigebung zuzuſichern, welche am Bord der, kraft der Beſtimmungen des gegenwärtigen Vertrages in Beſchlag genommenen und verurtheilten Schiffe vorgefunden werden ſollten.

Artikel 17.

Die Hohen kontrahirenden Theile kommen darin überein, diejenigen See-Mächte Europas, welche noch keine Verträge wegen Abſchaffung des Negerhandels abgeſchloſſen haben, einzuladen, dem gegenwärtigen Vertrage beizutreten.

Artikel 18.

Die Urkunden oder Inſtrumente, die dem gegenwärtigen Vertrage angehängt ſind und welche als integrirender Theil deſſelben zu betrachten man gegenſeitig übereingekommen iſt, ſind folgende:

A. Formulare für die Vollmachten und für die Ordres, beſtimmt, den Kreuzern jeder Nation bei den Kraft des gegenwärtigen Vertrags auszuführenden Durchſuchungen und Beſchlagnahmen zur Richtſchnur zu dienen;

B. Inſtruktionen für die Kreuzer der Kriegsmarine, welche in Gemäßheit des gegenwärtigen Vertrags zur Unterdrückung des Negerhandels verwendet werden.

Artikel 19.

Der gegenwärtige, aus 19 Artikeln beſtehende Vertrag ſoll ratifizirt werden und die Auswechſelung der Ratifikationen innerhalb zweier Monate, vom heutigen Tage an gerechnet, oder wenn möglich noch früher, zu London erfolgen.

Zu Urkund deſſen haben die reſpektiven Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag im Engliſchen und Franzöſiſchen Texte unterzeichnet und ihre Siegel beigedruckt.

So geſchehen zu London, am 20. Dezember Eintauſend Achthundert Ein und Vierzig.

(L. S.) Schleinitz. (L. S.) Koller. (L. S.) St. Aulaire.
(L. S.) Aberdeen. (L. S.) Brunnow.

Von Preußen, Oeſterreich, Großbritannien und Rußland ſind die Ratifikationen dieſes Vertrages ausgewechſelt und deſſen Beſtimmungen in einem Protokolle d. d. London den 9. November 1842 auch nach dem Rücktritte Frankreichs von dem Vertrage, für vollkommen verbindlich erklärt worden.

Anlage A.

zu dem zwiſchen Preußen, Oeſterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland unter dem 20. Dezember 1841 zu London abgeſchloſſenen Vertrage wegen Unterdrückung des Handels mit Afrikaniſchen Negern.

Formular I.

Vollmacht, kraft derer ein Kreuzer des einen der Hohen kontrahirenden Theile befugt ſein ſoll, ein Kauffahrteiſchiff, welches einem anderen der Hohen kontrahirenden Theile angehört oder unter deſſen Flagge fährt und in dem Verdachte ſteht, ſich mit dem Negerhandel zu befaſſen oder für dieſen Handel ausgerüſtet zu ſein, zu durchſuchen und in Beſchlag zu nehmen:

Nachdem durch den zwiſchen Preußen, Oeſterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland zu London unter dem 20. Dezember 1841 abgeſchloſſenen Vertrage zur gänzlichen Unterdrückung des Handels mit Afrikaniſchen Negern vereinbart worden iſt, daß Kreuzer, einer oder der anderen der gedachten Mächte angehörig, ermächtigt werden ſollen, innerhalb beſtimmter Gränzen die Handelsſchiffe der Hohen kontrahirenden Theile, welche ſich mit dem Negerhandel befaſſen oder verdächtig ſind, für dieſen Handel ausgerüſtet zu ſein, zu durchſuchen und in Beſchlag zu nehmen; und nachdem die Regierung es für angemeſſen erachtet hat, das Schiff, welches Sie befehligen, zu dieſer dienſtlichen Beſtimmung zu verwenden und Sie mit ſpeciellen Inſtruktionen zu verſehen, welche Ihnen bei der gedachten dienſtlichen Beſtimmung als Verhaltungsregeln dienen ſollen: — ſo werden Sie kraft dieſer Inſtruktionen und der gegenwärtigen Vollmacht ermächtigt, innerhalb der im Artikel II. des gedachten Vertrages bezeichneten Gränzen die unter der Flagge fahrenden Handelsſchiffe, welche verdächtig ſind, ſich mit dem Negerhandel zu befaſſen, zu durchſuchen, und in Betreff derjenigen Schiffe, welche ſich mit dem Negerhandel befaßt haben oder welche verdächtig ſein werden, für dieſen Handel ausgerüſtet zu ſein, ſo zu verfahren, wie es in dem gedachten Vertrage und in den demſelben angehängten Inſtruktionen vorgeſchrieben iſt.

Gegeben zu

den

An den Befehlshaber der

Formular II.

Ordre, bestimmt, dem Befehlshaber eines Kreuzers eines der Hohen kontrahirenden Theile in Ansehung der Durchsuchung und Beschlagnahme eines Handelsschiffes, das einem anderen der Hohen kontrahirenden Theile angehört oder unter dessen Flagge fährt, zur Richtschnur zu dienen:

Nachdem durch den zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland zu London unter dem 20. Dezember 1841 abgeschlossenen Vertrag wegen gänzlicher Unterdrückung des Handels mit Afrikanischen Negern vereinbart worden ist, daß Kreuzer einer oder der anderen der gedachten Mächte angehörig, kraft der in diesem Vertrage erwähnten speziellen Instruktionen ermächtigt werden sollen, innerhalb bestimmter Gränzen die Handelsschiffe der anderen Hohen kontrahirenden Theile, welche sich mit dem Negerhandel befassen oder verdächtig sind, für diesen Handel ausgerüstet zu sein, zu durchsuchen und in Beschlag zu nehmen; — und nachdem die Regierung es für angemessen erachtet hat, das Schiff, welches Sie befehligen, zu dieser dienstlichen Bestimmung zu verwenden und Sie mit den gedachten speziellen Instruktionen zu versehen, — so übersenden wir Ihnen beifolgend Abschrift des gedachten Vertrages vom 20. Dezember und der demselben angefügten vorerwähnten Instruktionen, in Folge derer und kraft gegenwärtiger Ordre und der angeschlossenen Vollmacht der Regierung von Sie ermächtigt werden, innerhalb der im Artikel II. des gedachten Vertrages bezeichneten Gränzen die unter der Flagge fahrenden Handelsschiffe, welche verdächtig sind, sich mit dem Negerhandel zu befassen, zu durchsuchen, und in Betreff derjenigen Schiffe, welche sich mit dem Negerhandel befaßt haben, oder welche verdächtig sein werden, für diesen Handel ausgerüstet zu sein, so zu verfahren, wie es in dem gedachten Vertrage der erwähnten Vollmacht und den besagten Instruktionen vorgeschrieben ist; und wir beauftragen und veranlassen Sie, sich auf das genauste nach allen darin enthaltenen Bestimmungen und Verabredungen zu richten, zugleich aber auch darauf zu achten, daß Sie die Ihnen verliehene Amtsgewalt auf die mildeste Weise und mit allen den Rucksichten zur Ausübung bringen, welche verbündete und befreundete Nationen einander schuldig sind; auch mit den Befehlshabern aller Kriegsschiffe, welche dieselbe dienstliche Bestimmung haben, aufrichtig zusammen zu wirken.

Gegeben zu

den

An den Befehlshaber der

Die vorſtehenden Formulare zu Vollmachten und Ordres ſollen dem heut zwiſchen Preußen, Oeſterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland wegen Unterdrückung des Handels mit Afrikaniſchen Negern abgeſchloſſenen Vertrage angehängt und als ein integrirender Theil dieſes Vertrages betrachtet werden.

Zu Urkund deſſen haben die Bevollmächtigten der Hohen kontrahirenden Theile dieſelben unterzeichnet und ihre Siegel beigedruckt.

So geſchehen zu London, am 20. Dezember Eintauſend Achthundert Ein und Vierzig.

(L. S.) Schleinitz. (L. S.) Koller. (L. S.) St. Aulaire.
(L. S.) Aberdeen. (L. S.) Brunnow.

Anlage B.

zu dem zwiſchen Preußen, Oeſterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland unter dem 20. Dezember 1841 zu London abgeſchloſſenen Vertrage wegen Unterdrückung des Handels mit Afrikaniſchen Negern.

Inſtruktionen für die Kreuzer.

1. Jedes Mal, wenn ein Handelsſchiff, welches einem der Hohen kontrahirenden Theile angehört oder unter deſſen Flagge fährt, durch einen Kreuzer eines der anderen Hohen kontrahirenden Theile durchſucht werden ſoll, muß der den Kreuzer befehligende Offizier, bevor er zur Durchſuchung ſchreitet, dem Kapitaine jenes Schiffes die Spezialordre vorlegen, welche ihm das exceptionelle Recht zu der Durchſuchung ertheilt, und dem gedachten Kapitaine ein von ihm unterzeichnetes Zeugniß einhändigen, welches ſeinen Rang in der Kriegs-Marine ſeines Landes, ſo wie den Namen des Schiffes, welches er befehligt, angeben und die Verſicherung enthalten muß, daß der einzige Zweck ſeiner Durchſuchung ſei, ſich zu überzeugen, ob das Schiff ſich mit dem Negerhandel befaſſe, oder ob es für dieſen Handel ausgerüſtet ſei, oder ob es zu dieſem Handel während der Fahrt, auf welcher es von dem gedachten Kreuzer angetroffen worden, verwendet worden ſei. Wenn die Durchſuchung von einem andern Offiziere des Kreuzers, als dem Befehlshaber deſſelben vorgenommen wird, ſo ſoll dieſer Offizier den Rang eines Lieutenants in der Kriegs-Marine haben oder wenigſtens zur Zeit der zweite im Range am Bord des Schiffes ſein, welcher die Durchſuchung vornimmt; in dieſem Falle muß der gedachte Offizier dem Kapitaine des Kauffahrteiſchiffes eine von dem Befehlshaber des Kreuzers unterzeichnete Abſchrift der oben erwähnten Spezialordre vorzeigen, und außerdem eine von ihm ſelbſt unterzeichnete Erklärung einhändigen, welche den Rang, den er in der Kriegs-Marine ſeines Lan-

des einnimmt, den Namen des Befehlshabers, unter deſſen Befehlen er ſteht, den Namen des Kreuzers, zu welchem er gehört, und den Zweck der Durchſuchung, ſo wie oben geſagt iſt, angiebt.

Stellt ſich bei der Durchſuchung heraus, daß die Papiere des Schiffs in Ordnung ſind, und daſſelbe in erlaubtem Verkehre begriffen iſt, ſo hat der Offizier in das Schiffsjournal einzutragen, daß die Durchſuchung kraft der oben erwähnten Spezialordre ſtattgefunden hat, und nach Erfüllung dieſer Förmlichkeit ſteht es dem Schiffe frei, ſeine Fahrt fortzuſetzen.

2. Wenn der den Kreuzer befehligende Offizier nach dem Reſultate der Durchſuchung hinreichende Gründe zu haben glaubt, anzunehmen, daß das Schiff ſich mit dem Negerhandel befaſſe, oder zu dieſem Handel ausgerüſtet worden ſei, oder daß es ſich mit dieſem Handel während der Fahrt, auf welcher es von dem Kreuzer angetroffen worden iſt, befaßt habe, und wenn er ſich in Folge deſſen entſchließt, daſſelbe in Beſchlag zu nehmen und der Jurisdiktion der kompetenten Behörde zu übergeben, ſo muß er auf der Stelle über alle am Bord befindlichen Papiere zwei gleichlautende Inventarien aufnehmen und beide Inſtrumente unterzeichnen, indem er ſeinem Namen ſeinen Rang in der Kriegs-Marine ſo wie auch den Namen des Schiffes, welches er befehligt, hinzufügt.

In derſelben Weiſe muß er zwei gleichlautende Protokolle aufnehmen und unterzeichnen, welche die Zeit und den Ort der Beſchlagnahme, den Namen des Schiffes, den ſeines Kapitains und diejenigen der Schiffsmannſchaft, ſo wie die Anzahl und den Zuſtand der am Bord gefundenen Sklaven angeben.

Außerdem ſollen dieſe Protokolle eine genaue Beſchreibung von dem Zuſtande des Schiffs und ſeiner Ladung enthalten.

3. Der Befehlshaber des Kreuzers muß das in Beſchlag genommene Schiff, ſo wie deſſen Kapitain, Mannſchaft, Paſſagiere, Ladung und die am Bord gefundenen Sklaven unverzüglich nach einem der weiter unten bezeichneten Häfen führen oder führen laſſen, damit hinſichtlich ihrer in Gemäßheit der Geſetze des Landes, deſſen Flagge das Schiff führt, verfahren werde; und er hat dieſelben an die kompetenten Behörden oder an diejenigen Perſonen abzuliefern, die von der Regierung, welcher der gedachte Hafen gehört, zu dem Ende beſonders beſtellt ſein werden.

4. Es darf Niemand vom Bord des in Beſchlag genommenen Schiffs entfernt, auch kein Theil der Ladung oder der am Bord befindlichen Sklaven weggebracht werden, bis das gedachte Schiff den Behörden ſeiner eigenen Nation überliefert worden; ausgenommen in dem Falle, wo die Verſetzung der Geſammtheit oder eines Theils der Schiffsmannſchaft oder der am Bord gefundenen Sklaven für noth-

wendig erachtet werden ſollte, ſei es nun, um ihr Leben zu erhalten, oder aus einer anderen Rückſicht der Menſchlichkeit, oder ſei es um der Sicherheit derjenigen willen, welche mit der Führung des Schiffs nach ſeiner Beſchlagnahme beauftragt werden. In einem ſolchen Falle muß der Befehlshaber des Kreuzers oder der mit der Führung des in Beſchlag genommenen Schiffs beauftragte Offizier über die gedachte Verſetzung ein Protokoll aufnehmen, in welchem er die Gründe dazu angiebt; und die auf dieſe Weiſe verſetzten Kapitaine, Matroſen, Paſſagiere und Sklaven ſind in denſelben Hafen zu führen, wohin Schiff und Ladung gebracht werden; und die Uebernahme derſelben ſoll auf die gleiche Weiſe, wie die des Schiffes, in Gemäßheit der hier unten folgenden Feſtſetzungen ſtattfinden.

Indeß findet keine der Beſtimmungen des vorſtehenden Paragraphen Anwendung auf Sklaven, welche am Bord Preußiſcher, Oeſterreichiſcher oder Ruſſiſcher Schiffe gefunden werden; mit ſolchen Sklaven wird in Gemäßheit der Beſtimmungen verfahren, welche in den folgenden Paragraphen enthalten ſind.

5. Alle Oeſterreichiſchen Schiffe, welche auf den Stationen von Amerika oder Afrika durch Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beſchlag genommen werden ſollten, ſind nach Trieſt zu führen und der Oeſterreichiſchen Jurisdiktion zu überliefern.

Wenn aber Sklaven am Bord eines ſolchen Oeſterreichiſchen Schiffs im Augenblicke ſeiner Beſchlagnahme vorgefunden werden, ſo iſt das Schiff zuvörderſt, um die Sklaven abzuſetzen, in denjenigen Hafen zu führen, wohin es, wenn es unter Franzöſiſcher oder Engliſcher Flagge gefahren wäre, geführt worden ſein würde, um vor Gericht geſtellt zu werden; ſodann iſt das Schiff nach Trieſt zu führen und der Oeſterreichiſchen Jurisdiktion zu überliefern, wie oben beſtimmt worden iſt.

Alle Franzöſiſchen Schiffe, welche an der weſtlichen Küſte von Afrika durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beſchlag genommen werden ſollten, ſind nach Gorea zu führen und der Franzöſiſchen Jurisdiktion zu überliefern.

Alle Franzöſiſchen Schiffe, welche an der öſtlichen Küſte von Afrika durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beſchlag genommen werden ſollten, ſind nach der Inſel Bourbon zu führen und der Franzöſiſchen Jurisdiktion zu überliefern.

Alle Franzöſiſchen Schiffe, welche an der Küſte von Amerika, ſüdlich vom 10ten Grade nördlicher Breite durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beſchlag genommen werden ſollten, ſind nach Cayenne zu führen und der Franzöſiſchen Jurisdiktion zu überliefern.

Alle Franzöſiſchen Schiffe, welche durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile entweder in Weſtindien oder an der Küſte von Amerika nördlich vom 10ten Grade nördlicher Breite in Beſchlag ge-

nommen werden ſollten, ſind nach Martinique zu führen und der Franzöſiſchen Jurisdiktion zu überliefern.

Alle Britiſchen Schiffe, welche an der weſtlichen Küſte von Afrika durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beſchlag genommen werden ſollten, ſind nach Bathurſt am Gambiafluß zu führen und der Britiſchen Jurisdiktion zu überliefern.

Alle Britiſchen Schiffe, welche an der öſtlichen Küſte von Afrika durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beſchlag genommen werden ſollten, ſind nach dem Kap der guten Hoffnung zu führen und der Britiſchen Jurisdiktion zu überliefern.

Alle Britiſchen Schiffe, welche an der Küſte von Amerika durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beſchlag genommen werden ſollten, ſind, je nachdem der Befehlshaber des Kreuzers es für zweckmäßiger hält, Behufs der Ueberlieferung an die Britiſche Jurisdiktion nach der Kolonie von Demerary oder nach Port Royal auf Jamaika zu führen.

Alle Britiſchen Schiffe, die in Weſtindien durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beſchlag genommen werden ſollten, ſind nach Port Royal auf Jamaika zu führen und der Britiſchen Jurisdiktion zu überliefern.

Alle Preußiſchen Schiffe, welche auf den Stationen von Afrika oder Amerika durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beſchlag genommen werden ſollten, ſind nach Stettin zu führen und der Preußiſchen Jurisdiktion zu überliefern.

Wenn aber am Bord eines ſolchen Preußiſchen Schiffes im Augenblicke ſeiner Beſchlagnahme Sklaven vorgefunden werden, ſo iſt das Schiff zuvörderſt, um die Sklaven abzuſetzen, in denjenigen Hafen zu führen, wohin es, wenn es unter Franzöſiſcher oder Engliſcher Flagge gefahren wäre, geführt worden ſein würde, um vor Gericht geſtellt zu werden; demnächſt iſt das Schiff, wie oben beſtimmt worden, nach Stettin zu führen und der Preußiſchen Jurisdiktion zu überliefern.

Alle Ruſſiſchen Schiffe, welche auf den Stationen von Afrika oder Amerika durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beſchlag genommen werden ſollten, ſind Behufs ihrer Ueberlieferung an die Ruſſiſche Jurisdiktion nach Kronſtadt oder Reval zu führen, je nachdem die Jahreszeit dem Schiffe geſtattet wird, den einen oder den andern dieſer Häfen zu erreichen.

Wenn aber an Bord eines ſolchen Ruſſiſchen Schiffes im Augenblicke ſeiner Beſchlagnahme Sklaven vorgefunden werden, ſo iſt das Schiff zuvörderſt, um die Sklaven abzuſetzen, in denjenigen Hafen zu führen, wohin es, wenn es unter Franzöſiſcher oder Engliſcher Flagge gefahren wäre, geführt worden ſein würde, um vor Gericht geſtellt zu werden; demnächſt iſt das Schiff, wie oben feſtgeſetzt worden, Behufs

der Ueberlieferung an die Ruſſiſche Jurisdiktion nach Kronſtadt oder Reval zu führen.

6. Sobald ein Kauffahrteiſchiff, welches, wie oben geſagt iſt, in Beſchlag genommen worden, in einem der vorerwähnten Häfen oder Plätze ankommt, muß der Befehlshaber des Kreuzers oder der mit der Führung des in Beſchlag genommenen Schiffes beauftragte Offizier den von der Regierung, in deſſen Gebiet der vorbezeichnete Hafen oder Platz gelegen iſt, zu dieſem Ende gehörig beſtellten Behörden unverzüglich das Schiff und ſeine Ladung, ſo wie den Kapitain, die Mannſchaft, die Paſſagiere und die am Bord vorgefundenen Sklaven, nebſt den am Bord in Beſchlag genommenen Papieren und einem der beiden Exemplare des Verzeichniſſes der beſagten Papiere übergeben, während das andere Exemplar in ſeinem Beſitze bleibt. Zu gleicher Zeit hat der gedachte Offizier dieſen Behörden eine der beiden Ausfertigungen des Protokolls, welche nach den obenſtehenden Beſtimmungen anzufertigen ſind, im Originale einzuhändigen, und einen Bericht über die Veränderungen beizufügen, welche von dem Augenblicke, wo das Schiff in Beſchlag genommen worden, bis zur Zeit der Ueberlieferung ſtattgefunden haben möchten; ſo wie auch eine Abſchrift des Berichts über ſolche Verſetzungen, wie unter den oben erwähnten Vorausſetzungen geſchehen ſein könnten.

Bei Ueberlieferung dieſer verſchiedenen Schriftſtücke muß der Offizier die Richtigkeit derſelben eidlich und ſchriftlich bekräftigen.

7. Wenn der Befehlshaber eines Kreuzers eines der Hohen kontrahirenden Theile, welcher mit den vorerwähnten ſpeziellen Inſtruktionen gehörig verſehen iſt, Grund zu dem Verdachte hat, daß ein unter Konvoy, oder in Geſellſchaft eines Kriegsſchiffes eines der anderen kontrahirenden Theile fahrendes Kauffahrteiſchiff ſich mit dem Negerhandel befaſſe, oder für dieſen Handel ausgerüſtet worden ſei, oder daß es während der Fahrt, auf welcher es von dem Kreuzer angetroffen worden iſt, ſich mit dem Negerhandel befaßt habe, — ſo muß derſelbe ſich darauf beſchränken, ſeinen Verdacht dem Befehlshaber des Kriegsſchiffes mitzutheilen, und dem letztern es überlaſſen, allein zur Durchſuchung des verdächtigen Schiffes zu ſchreiten, und ſelbiges, wenn Grund dazu vorhanden iſt, den Gerichten ſeines Landes zu überliefern.

8. Durch den Artikel IV. des Vertrages wird beſtimmt, daß das gegenſeitige Durchſuchungsrecht in keinem Falle gegen Kriegsſchiffe der Hohen kontrahirenden Theile ausgeübt werden dürfe.

Man iſt übereingekommen, daß dieſe Befreiung ſich ebenmäßig auf die Schiffe der Ruſſiſch-Amerikaniſchen Kompagnie beziehen ſolle, welche von Offizieren der Kaiſerlichen Marine befehligt werden und von der Kaiſerlichen Regierung ermächtigt ſind, eine Flagge zu führen, die ſie

von der Handelsmarine unterscheidet, auch in ähnlicher Weise wie die Kriegs-Transportschiffe bewaffnet und ausgerüstet sind.

Ebenso hat man sich darüber vereinigt, daß die gedachten Schiffe mit einem Russischen Patente versehen sein sollen, welches ihren Ursprung und ihre Bestimmung nachweist. Die Form dieses Patents soll durch gemeinschaftliche Uebereinkunft festgestellt werden. Man hat beschlossen, daß dieses Patent durch die kompetente Russische Behörde ausgefertigt und zu St. Petersburg von den Consulaten Frankreichs und Englands visirt werden solle.

9. Im Artikel IX. §. 3. des Vertrages ist festgesetzt, daß ein Schiff, wenn es nicht Beweise vom Gegentheile geben kann, verdächtig sei, sich mit dem Negerhandel befaßt zu haben, falls sich am Bord desselben Reserveplanken vorfänden, welche zugerichtet seien, um daraus ein zweites Deck oder ein sogenanntes Sklavendeck zu machen.

Um jedem Verstoße, der durch eine willkürliche Auslegung dieser Klausel herbeigeführt werden könnte, vorzubeugen, wird den Kreuzern besonders empfohlen, die Anwendung derselben nicht auf Preußische, Oesterreichische und Russische Schiffe, welche den Holzhandel betreiben, auszudehnen, falls sich aus den Abfertigungen derselben ergiebt, daß die Planken und Balken, welche sie am Bord haben oder gehabt haben, als Gegenstand eines erlaubten Verkehrs einen Theil ihrer Ladung ausmachen oder ausgemacht haben.

Demzufolge, und um nicht einen erlaubten Verkehr zu hindern, wird den Kreuzern ausdrücklich aufgegeben, die in dem §. 3. des Artikels IX. enthaltenen Bestimmungen lediglich auf diejenigen Fälle anzuwenden, wo sich am Bord des durchsuchten Schiffes Reserveplanken vorfinden sollten, die augenscheinlich zur Herstellung eines sogenannten Sklavendecks bestimmt wären.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten sind in Gemäßheit des Artikels XVIII. des Vertrages vom heutigen Tage übereingekommen, daß die obigen Instruktionen dem heut zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland wegen Unterdrückung des Handels mit Afrikanischen Negern abgeschlossenen Vertrage angehängt und als ein integrirender Theil des gedachten Vertrages betrachtet werden sollen.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der Hohen kontrahirenden Theile diese Anlage unterzeichnet und ihre Siegel beigedruckt.

So geschehen zu London, am 20. Dezember Ein Tausend Acht Hundert Ein und Vierzig.

(L. S.) Schleinitz. (L. S.) Koller. (L. S.) St. Aulaire.
(L. S.) Aberdeen. (L. S.) Brunnow.

Nr. 33.

Verordnung wegen Bestrafung des Handels mit Negersklaven, vom 8. Juli 1844.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

verordnen zur Ausführung des zwischen Unserm Bevollmächtigten und den Bevollmächtigten Ihrer Majestäten des Kaisers von Oesterreich, der Königin von Großbritannien und des Kaisers von Rußland, wegen Verhinderung des Handels mit Negersklaven, am 20. Dezember 1841 zu London abgeschlossenen und von Uns ratificirten Vertrages, durch welchen der Betrieb des Handels mit Negersklaven für ein der Seeräuberei gleich zu achtendes Verbrechen erklärt worden ist, auf den Antrag Unseres Staatsministeriums und nach vernommenem Gutachten Unseres Staatsraths, was folgt.

§. 1.

Jedes Preußische Schiff, welches von einem Kreuzer angehalten wird, ist als im Negersklavenhandel begriffen anzusehen, wenn es Negersklaven am Bord hat, oder wenn in demselben Gegenstände, wie sie der Art. 9. des Vertrages vom 20. Dezember 1841 bezeichnet, vorgefunden werden, oder erweislich während der Reise, auf welcher das Schiff angehalten wird, vorhanden gewesen sind.

Diese Vermuthung kann nur durch den überzeugenden Nachweis entkräftet werden, daß die am Bord vorgefundenen Neger in einer erlaubten Absicht aufgenommen worden sind, oder daß das Schiff in einem erlaubten Geschäfte begriffen war, oder zu einem solchen ausgerüstet worden ist, und daß die Gegenstände, welche jene Vermuthung begründen, nothwendig waren, um den erlaubten Zweck zu erreichen.

§. 2.

Gegen im Holzhandel begriffene Schiffe wird dadurch, daß auf denselben die unter Nr. 3. des 9. Artikels jenes Vertrages erwähnten Reserveplanken vorgefunden werden, die im §. 1. aufgestellte Vermuthung nur dann begründet, wenn sich ergiebt, daß diese Gegenstände augenscheinlich zur Anlage eines Sklavendecks bestimmt sind.

§. 3.

Wird ein Kauffahrteischiff, welches nach den Vorschriften der §§. 1 und 2. als im Sklavenhandel begriffen anzusehen ist, angehalten und zur Untersuchung an die kompetente Behörde abgeliefert, und kann der

vorbehaltene Gegenbeweis nicht befriedigend geführt werden, ſo iſt gegen den Kapitain, den Superkargo und den erſten Steuermann auf Zuchthausſtrafe von fünf bis zu zwanzig Jahren zu erkennen. Eine gleiche Strafe trifft den Rheder, denjenigen, welcher zur Ausrüſtung des Schiffs Geld dargeliehen hat, und den Verſicherer, wenn denſelben die Beſtimmung des Schiffs bekannt war.

Gegen die Schiffsmannſchaft tritt Strafarbeit von ſechs Monaten bis zu fünf Jahren ein, wenn aus den Umſtänden erhellt, daß ſie ſich bei dem Verbrechen freiwillig betheiligt hat.

§. 4.

Bei Zumeſſung dieſer Strafen (§. 3.) iſt beſonders zu berückſichtigen, ob auf dem Schiffe wirklich Negerſklaven vorgefunden worden ſind, oder nachgewieſen wird, daß ein Sklavenhandel ſchon ſtattgehabt hat. Außer jenen Strafen iſt gegen Diejenigen, welche gegen die auf dem Schiffe befindlichen Sklaven ſich noch anderer Verbrechen ſchuldig gemacht haben, auch die auf dieſe Verbrechen in den Geſetzen angedrohete Strafe nach den allgemeinen Grundſätzen über das Zuſammentreffen mehrerer Verbrechen zur Anwendung zu bringen.

§. 5.

Die gegen den Kapitain, den Superkargo und erſten Steuermann angedroheten Strafen (§§. 3 und 4.) treffen auch Diejenigen, welche die Stelle dieſer Perſonen einnehmen, wenn gleich ſie als ſolche in der Schiffsrolle nicht bezeichnet ſind.

§. 6.

Ergiebt ſich bei einem zur Ausrüſtung im Hafen liegenden Schiffe aus ſeiner Einrichtung oder Befrachtung, daß daſſelbe zum Sklavenhandel beſtimmt iſt, ſo wird Derjenige, welcher es ausrüſtet oder ausrüſten läßt, mit ein- bis dreijähriger Zuchthausſtrafe belegt.

Gleiche Strafe trifft Denjenigen, welcher zur Ausrüſtung des Schiffes Geld dargeliehen hat, ſowie den Verſicherer und den Kapitain, wenn denſelben die Beſtimmung des Schiffes bekannt war.

Gegen die Schiffsmannſchaft tritt, wenn ihr die Beſtimmung des Schiffes bekannt war, Strafarbeit von drei Monaten bis zu einem Jahre ein.

§. 7.

In allen Fällen, in denen nach den vorhergehenden Beſtimmungen Zuchthausſtrafe ausgeſprochen wird, muß zugleich auf den Verluſt der Befugniß zum ferneren Betriebe des gemißbrauchten Gewerbes, imgleichen aller Ehrenrechte, Penſionen und Gnadengehälter, und wenn

unter den Schuldigen ein Beamter iſt, auf Kaſſation und auf Unfähigkeit deſſelben zu allen öffentlichen Aemtern erkannt werden.

§. 8.

Ergiebt die gerichtliche Unterſuchung, daß das aufgebrachte Schiff auf der Reiſe, auf welcher es von dem Kreuzer angehalten iſt, Sklavenhandel bereits betrieben hat, oder daß es dazu ausgerüſtet war, ſo iſt in dem Erkenntniſſe, durch welches die Strafen gegen die betheiligten Perſonen feſtgeſetzt werden, zugleich die Konfiskation des Schiffes mit ſeiner geſammten Ausrüſtung und der darauf vorgefundenen Ladung an Handelsgütern auszuſprechen.

§. 9.

Erfolgt ein freiſprechendes Erkenntniß, ſo muß durch daſſelbe zugleich die Freilaſſung des Schiffes und der Ladung verordnet werden.

§. 10.

Iſt ein freiſprechendes Erkenntniß ergangen, zum Anhalten des Schiffes und zur Ablieferung an die kompetente Behörde aber hinlänglicher Grund (§. 1.) vorhanden geweſen, ſo ſind zu einer Entſchädigung eben ſo wenig Diejenigen verpflichtet, welche das Schiff angehalten und abgeliefert, als die Regierung, in deren Auftrage ſie gehandelt haben.

§. 11.

Iſt dagegen das Schiff widerrechtlicher Weiſe oder ohne hinreichende Verdachtsgründe durchſucht und in Beſchlag genommen worden, oder ſind bei der Durchſuchung oder Beſchlagnahme Mißbräuche oder Veratıonen vorgefallen, ſo hat das Gericht in demſelben Erkenntniſſe den Befehlshaber des Kreuzers oder den Offizier, welcher zur Durchſuchung des Schiffes an Bord deſſelben abgeſchickt worden, oder Denjenigen, welchem die Führung des in Beſchlag genommenen Schiffes anvertraut war, zum Schadenerſatze zu verurtheilen, inſofern die erwähnten Handlungen unter Autorität der einen oder andern dieſer Perſonen geſchehen ſind.

§. 12.

Die nach den Beſtimmungen dieſes Geſetzes angehaltenen Schiffe werden nach Swinemünde gebracht, und an die dortige Schiffahrtskommiſſion zur Weiterbeförderung nach Stettin abgeliefert.

Unmittelbar nach der Ablieferung und nach dem Empfange der von dem Befehlshaber des Kreuzers aufgenommenen Verhandlungen muß die Schiffahrtskommiſſion, nach Vorſchrift des 8. Art. des erwähnten Vertrages, zur Beſichtigung des Schiffes ſchreiten, und hierüber ein Protokoll aufnehmen.

§. 13.

Die Verhandlungen werden sodann an das Oberlandesgericht zu Stettin abgegeben, welches mit der fernern Untersuchung und dem Erkenntnisse beauftragt ist. Dasselbe hat von allen rechtskräftigen Erkenntnissen eine Ausfertigung mit den Entscheidungsgründen an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten einzureichen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Sanssouci, den 8. Juli 1844.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Rochow. Mühler. v. Savigny. Frhr. v. Bülow. Flottwell.

Beglaubigt:
Bornemann.

Nr. 34.

Gesetz zum Schutz der Waarenbezeichnungen. Vom 4. Juli 1840.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

verordnen, um den Handelsverkehr gegen fälschliche Waarenbezeichnungen zu schützen, auf den Antrag Unseres Staatsministeriums und nach erfordertem Gutachten Unseres Staatsraths, für den ganzen Umfang Unserer Monarchie, was folgt:

§. 1.

Wer Waaren oder deren Verpackung fälschlich mit dem Namen oder der Firma und mit dem Wohn- oder Fabrikorte eines inländischen Fabrik-Unternehmers, Produzenten oder Kaufmanns bezeichnet, oder wissentlich dergleichen fälschlich bezeichnete Waaren in den Verkehr bringt, hat, insofern damit nicht ein schwereres Verbrechen verbunden ist, Gefängnißstrafe, welche die Dauer Eines Jahres, und zugleich eine Geldbuße, welche die Summe von Ein Tausend Thalern nicht übersteigen darf, verwirkt; es kann jedoch in geringfügigen Fällen oder bei besonders mildernden Umständen bloß auf Geldbuße erkannt werden.

§. 2.

Diese Strafe (§. 1.) wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß bei der Waarenbezeichnung der Name oder die Firma und der Wohn- oder Fabrikort mit geringen Abänderungen wieder gegeben worden, welche nur durch Anwendung besonderer Aufmerksamkeit wahrgenommen wer-

den können. Ob ein ſolcher Fall vorhanden ſei, hat der Richter zu ermeſſen, welchem überlaſſen bleibt, das Gutachten von Sachverſtändigen einzuholen.

§. 3.

Alle dem gegenwärtigen Geſetze entgegenſtehende allgemeine und beſondere Vorſchriften werden hierdurch aufgehoben, inſonderheit:

1) der §. 1451. Titel 20. Theil II. des Allgemeinen Landrechts,
2) das Geſetz wegen Einführung eines Fabrikzeichens in den Provinzen Schleſien, Poſen, Preußen, Weſtpreußen, Pommern, Brandenburg und Sachſen auf dem daſelbſt verfertigten Stabeiſen, vom 3. Juli 1818.,
3) die Artikel 72 bis 79. des für die vormals Bergiſchen Landestheile ergangenen Dekrets wegen der Einrichtung der Fabrikengerichte vom 17. Dezember 1811.,
4) die auf der linken Rheinſeite beſtehenden Vorſchriften
   a) des Geſetzes wegen der Manufakturen, Fabriken und Werkſtätten vom 22. Germinal des Jahres XI., Artikel 16 bis 18., und
   b) des durch das Dekret vom 20. Februar 1810 in einer abgeänderten Faſſung neu publizirten Reglements für den Rath der Gewerbeverſtändigen vom 11. Juni 1809, Artikel 4 bis 9. und
5) der Artikel 142. des Rheiniſchen Strafgeſetzbuchs, ſoweit er ſich auf fälſchliche Waarenbezeichnungen mittelſt Nachahmung der Siegel, Stempel oder Marken der im §. 1. bezeichneten Perſonen bezieht.

§. 4.

Die Beſtimmungen der §§. 1 und 2. finden auch zum Schutze der Unterthanen derjenigen Staaten Anwendung, mit denen über die Reciprocität Uebereinkunft getroffen worden iſt.

Urkundlich unter Unſerer Höchſteigenhändigen Unterſchrift und beigedrucktem Königlichen Inſiegel.

Gegeben Sansſouci, den 4. Juli 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Müffling. v. Kamptz. Mühler. v. Rochow.
Graf v. Alvensleben.

Beglaubigt:
Düesberg.

Nr. 35.

Allerhöchſte Kabinets-Ordre vom 28. Mai 1842, das Geſetz vom 4. Juli 1840 betreffend.

Da Ich über die in Betreff des §. 3. des Geſetzes zum Schutz der Waarenbezeichnungen vom 14. Juli 1840 angeregten Bedenken eine nähere Berathung angeordnet habe; ſo beſtimme Ich, daß in der Rheinprovinz für die dort bis zur Bekanntmachung des gedachten Geſetzes gebrauchten, und gehörigen Orts niedergelegten Fabrikzeichen die im §. 3. Nr. 3. 4. und 5. jenes Geſetzes erwähnten und durch daſſelbe aufgehobenen geſetzlichen Vorſchriften bis auf Weiteres wieder in Gültigkeit treten ſollen. Das Staats-Miniſterium hat dieſe Ordre durch die Amtsblätter der Regierungen in Weſtphalen und der Rheinprovinz zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Potsdam, den 28. Mai 1842.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An
das Staats-Miniſterium.

Vierte Abtheilung.

Die noch geltenden Handels- und Schiffahrts-Verträge Preußens und des Zoll-Vereins.

Nr. 1.

Ueberſetzung des zwiſchen Seiner Majeſtät dem Könige von Preußen und Seiner Majeſtät dem Könige von Dänemark, zu Kopenhagen den 17. Juni 1818 geſchloſſenen Handels-Traktats.

Im Namen der hochheiligen und untheilbaren Dreieinigkeit!

Seine Majeſtät der König von Preußen und Seine Majeſtät der König von Dänemark, von gleichem Verlangen beſeelt, die zwiſchen Ihnen beſtehende Freundſchaft immer mehr zu befeſtigen und die Handelsverbindungen zwiſchen Ihren beiderſeitigen Staaten zu erweitern, ſind übereingekommen, einen auf gegenſeitig vortheilhaften Grundlagen ſich ſtützenden Handelsvertrag abzuſchließen.

Demzufolge haben Ihre Majeſtäten zu Ihren Bevollmächtigten erwählt und ernannt, nämlich: . . . . . welche, nach Auswechſelung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, folgende Artikel verabredet und feſtgeſetzt haben:

Art. 1. Freundſchaft.

Es ſoll ein unverbrüchlicher Friede auf eine aufrichtige und vollkommene Freundſchaft zwiſchen Sr. Majeſtät dem Könige von Preußen, Ihren Erben, Nachfolgern und Unterthanen, einer Seits, und Sr. Majeſtät dem Könige von Dänemark, andrer Seits, ohne Ausnahme von Perſonen oder Orten, beſtehen.

Art. 2. Behandlung der gegenſeitigen Unterthanen.

Die Preußiſchen Unterthanen in Dänemark und die Däniſchen Unterthanen in Preußen, ſollen ſtets den Individuen der, nach Maaßgabe der zwiſchen den Hohen kontrahirenden Theilen und andern Mächten beſtehenden Handelsverträge, am meiſten begünſtigten Nationen gleichgeachtet und behandelt werden. Ihre Majeſtäten machen Sich

außerdem verbindlich, Ihren beiderseitigen Unterthanen alle diejenigen Erleichterungen, Unterstützungen und Handelsvortheile zu gewähren, welche aus einem Vorzuge, der Natur der Sache nach, fließen können; es versteht sich jedoch, daß sowohl die Preußischen als Dänischen Unterthanen sich in ihrem Handel und Verkehr den Landesgesetzen und Verordnungen zu unterwerfen haben.

Art. 3. Zoll- und Hafengelder.

Die in dem vorhergehenden Artikel den beiderseitigen Unterthanen zugestandenen Vortheile der am meisten begünstigten Nationen erstrecken sich gleichfalls auf die Waaren und Schiffe, welche den Unterthanen der kontrahirenden Mächte zugehören. Um den Handel soviel als möglich zu begünstigen, ist man übereingekommen, daß die Dänischen Schiffe in den Häfen der Staaten Seiner Majestät des Königs von Preußen dieselben Vorrechte, deren sich die Nationalschiffe zu erfreuen haben, genießen sollen, und daß gegenseitig ein Gleiches den Preußischen Schiffen in den Häfen Seiner Majestät des Königs von Dänemark, mit Ausnahme der Faröer Inseln, der Insel Island so wie Grönlands und der Dänischen Kolonien gestattet werden soll.

Die Preußischen Schiffe sollen in den Dänischen Häfen die 50 Prozent über den gewöhnlichen Tarif nicht bezahlen. Die Entrichtung der Hafengelder, der Eingangs- und Ausgangsabgaben oder des Zolls von Waaren, so wie auch der von den Schiffen in den Häfen zu zahlenden Gebühren, soll in den Staaten Seiner Majestät des Königs von Dänemark für die Preußischen Schiffe dieselbe sein, als für die Nationalschiffe. Alle diese Vortheile sind ebenfalls den Dänischen Schiffen in den Häfen der Preußischen Monarchie bewilligt.

Art. 4. Sundzoll, Zoll in den beiden Belten und in dem Hollsteinischen Kanal.

Die Preußischen Schiffe sollen die Abgaben im Sunde und in den beiden Belten eben so erlegen, wie diese Abgaben von den Schiffen der in Dänemark am meisten begünstigten Nationen entrichtet werden. Ein Gleiches soll rücksichtlich der Preußischen Waaren und Güter statt finden, welche durch den Sund und die Belte am Bord fremder und privilegirter Schiffe geführt werden.

Der Sundzoll soll nach dem Tarif vom Jahre 1645, oder in solcher Art erlegt werden, wie Dänemark sich darüber mit den am meisten begünstigten Nationen durch anderweite Verträge einigen wird.

Rücksichtlich der in dem Tarif nicht aufgeführten Waaren sollen die Preußischen Unterthanen nur Ein Prozent bezahlen, wie dieß von Seiten der am meisten begünstigten Nationen geschieht.

Die Bezahlung des Rosenobel und der 24 Schillinge, welcher die

Preußiſchen Unterthanen bisher im Sunde, ſowohl für Schiff als Ladung, unterworfen geweſen, ſoll gänzlich aufhören.

Die zum Beſten der Zollbeamten beſtimmten Sporteln und andere Unkoſten im Sunde ſollen von den Preußiſchen Unterthanen in derſelben Art entrichtet werden, wie es von den, durch abgeſchloſſene Handelsverträge mit Dänemark am meiſten begünſtigten Nationen geſchieht. Auf eben dieſe Art ſollen die Preußiſchen Unterthanen die Abgaben für die Durchfahrt durch den Hollſteiniſchen Kanal erlegen.

Art. 5. Befreiung von der Viſitation.

Bei der Fahrt durch den Sund, durch die Belte und den Hollſteiniſchen Kanal ſollen die Schiffe und Waaren, welche Preußiſchen Unterthanen zugehören, nicht viſitirt werden, ſondern man wird, hinſichtlich der Entrichtung der von dieſen Schiffen und Waaren zu zahlenden Abgaben, den von dem Magiſtrate oder dem Zollamte des Orts, von welchem die Schiffe abgegangen ſind, in behöriger Form ausgeſtellten und von den Preußiſchen Schiffskapitainen vorzuzeigenden Zeugniſſen und Päſſen, Glauben beimeſſen, ohne eine weitere Auskunft über die Waaren, aus welchen die Ladung beſteht, zu verlangen, es auch in Anſehung des Gewichts, des Maaßes, der Qualität und des Einballens der Waaren, lediglich auf den Inhalt dieſer Zeugniſſe und Päſſe ankommen laſſen. Es verſteht ſich jedoch hierbei von ſelbſt, daß wenn man einen in dieſer Hinſicht begangenen Unterſchleif gewahr werden ſollte, man auf den erſten Antrag dieſerhalb auf Mittel bedacht ſein wird, demſelben abzuhelfen und ihm für die Zukunft vorzubeugen.

Art. 6. Zollquittung.

Das Zollamt des Sundes hat auf der Quittung über die bezahlten Zölle die von einer jeden Gattung von Waaren erhobenen Zölle jedesmal einzeln anzugeben, damit auf dieſe Weiſe bewahrheitet und feſtgeſtellt werden kann, ob nicht zuviel gefordert worden; und es ſoll dem gedachten Zollamte nicht geſtattet ſein, dieſem Gebrauche zuwider zu handeln, es ſei denn, daß die Schiffskapitaine ſelbſt, um ihre Abfertigung zu beſchleunigen, mit einer allgemeinen Beſcheinigung der für die ganze Ladung bezahlten Zölle zufrieden ſein wollten.

Art. 7. Abfertigung der Schiffe im Sund.

Die Preußiſchen Schiffe ſollen im Sunde ohne allen Verzug abgefertigt werden, und die Königliche Zollkammer ſoll andern Schiffen nicht den Vorzug geben, es ſei denn, daß dieſe zuerſt angekommen wären.

Art. 8. Die Preußiſchen Schiffe werden nicht zweimal zahlen.

Preußiſche Schiffe, welche den Sundzoll erlegt haben, ſei es wenn ſie von der Oſtſee kommen, oder wenn ſie nach der Oſtſee gehen, kön-

nen nicht angehalten werden, denſelben noch einmal zu erlegen, falls ſie durch Sturm, widrige Winde, oder auf andere Art, genöthigt werden ſollten, in den Sund zurückzukehren.

Art. 9. Schiffahrt auf der Elbe.

Preußiſche Schiffe, welche vor der Feſtung Glückſtadt und andern Dänemark gehörigen feſten Plätzen an der Elbe vorbeiſegeln, ſollen weder viſitirt noch aufgehalten oder beunruhigt werden, es ſei denn, daß in Kriegszeiten erwieſene Verdachtsgründe obwalteten, daß dieſe Schiffe dem Feinde Kriegskontrebande zuführen. Die Preußiſchen Schiffe werden auf der Elbe gleich den Nationalſchiffen behandelt.

Art. 10. Zuflucht in der Gefahr.

Preußiſche Schiffe, welche durch Sturm, widrige Winde, oder andere Seezufälle genöthigt werden, ihre Zuflucht in irgend einem Hafen der Däniſchen Monarchie zu nehmen, können daſelbſt ungehindert Anker werfen, ſich aufhalten und ausbeſſern, ohne für ihre Waaren, ſo lange dieſe nicht ausgeſchifft oder verkauft werden, Zoll zu erlegen. Ein Gleiches ſoll rückſichtlich der Däniſchen Schiffe in den Preußiſchen Häfen ſtatt finden.

Art. 11. Befreiung von der Beſchlagnahme.

Kein Schiff, es ſei Kauffahrtei- oder Kriegsſchiff, welches den Unterthanen einer der beiden kontrahirenden Mächte gehört, kann in den Häfen der andern angehalten, noch können die Waaren in Beſchlag genommen werden. Dieſes iſt jedoch nicht auf gerichtliche Beſchlagnahmen und Arreſte wegen Schulden auszudehnen.

Art. 12. Embargo.

Keines von dieſen Schiffen kann zum Kriegesdienſte, oder zu irgend einem andern Transport, wider ſeinen Willen, gezwungen werden.

Art. 13. Ein- und Ausfuhr.

Jede der beiden Nationen ſoll berechtigt ſein, ſowohl ihre eigenen als fremden Erzeugniſſe und Waaren, auf eignen Schiffen in die Staaten der andern kontrahirenden Macht einzuführen, auch einen gleichen Handel am Bord fremder Schiffe zu treiben. Die beiderſeitigen Unterthanen ſind jedoch ſtets verbunden, ſich den Vorſchriften und Verordnungen zu unterwerfen, wodurch die Einfuhr oder die Ausfuhr gewiſſer Güter und Waaren, in dem Staate, wo der Handel getrieben wird, entweder gänzlich verboten, oder vorzugsweiſe einer Geſellſchaft oder Gemeine überlaſſen worden iſt.

Auch haben die beiderſeitigen handeltreibenden Unterthanen ſich nach den alten Geſetzen und Gebräuchen der Städte zu richten, woſelbſt ſie Handel treiben und Kraft welcher ein Handelszweig den Einwohnern dieſer Städte mehr oder minder vorbehalten iſt, wie dieß in Königsberg, Elbing und Danzig, rückſichtlich des Handels mit Polniſchen und Ruſſiſchen Waaren, ſtatt findet.

Art. 14. Freiheit des Ladens und Abladens.

Die Kaufleute, Kapitaine, Befehlshaber der Schiffe und andre Unterthanen einer jeden der beiden Nationen, können in den Häfen der andern weder gezwungen werden, irgend eine Art Waare in andre Schiffe zu laden, oder ſie an Bord ihrer Schiffe aufzunehmen, noch länger auf ihre Verladung zu warten, als ſie es für gut befinden.

Art. 15. Handel in Kriegszeiten.

Geräth eine der beiden kontrahirenden Mächte in einen Krieg mit einer dritten Macht, ſo wird ſolche dennoch ihrerſeits der andern Macht Beweiſe ihrer fortdauernden Freundſchaft geben, ohne irgend eine Begünſtigung zu fordern, welche dem eignen Intereſſe und der Ruhe der neutral gebliebenen Macht nachtheilig werden könnte; vielmehr wird ſich letztere, von Seiten der kriegführenden Macht, des vollen Anerkenntniſſes aller, ihr durch die Neutralität geſicherten, Rechte zu erfreuen haben, wogegen ſie aber auch ihrerſeits die damit verbundenen Pflichten ſtrenge zu erfüllen hat.

Art. 16. Schiffahrt der Neutralen.

In Folge des vorhergehenden Artikels können alle Schiffe der kontrahirenden Mächte ungehindert von Hafen zu Hafen, und auch nach den Küſten der kriegführenden Nationen ſegeln.

Art. 17. Waaren am Bord neutraler Schiffe.

Da die Hohen kontrahirenden Mächte beſchloſſen haben, die Freiheit des Handels und der Schiffahrt Ihrer Unterthanen, in dem Falle, wo die eine im Kriegszuſtande ſich befinden, während die andere neutral bleiben würde, unter hinreichenden Schutz zu ſtellen, ſo ſind Sie übereingekommen, daß alle auf neutralen Schiffen verladene Waaren, mit Ausnahme der Kriegskontrebande, frei ſein ſollen.

Es ſteht mithin den neutralen Unterthanen frei, für ihre Rechnung, die von ihnen erhandelten Erzeugniſſe des Grund und Bodens oder der Manufakturen des kriegführenden Landes zu transportiren.

Dieſelbe Freiheit ſoll ſich auch auf die am Bord eines neutralen Schiffes befindlichen Perſonen erſtrecken, ſelbſt wenn ſie Feinde des andern Theiles wären, doch mit Ausnahme der im feindlichen Dienſt noch wirklich ſtehenden Kriegsleute.

Um allen Nachtheilen vorzubeugen, die aus der Unredlichkeit derjenigen erwachsen können, welche sich der Flagge einer Nation bedienen, der sie nicht angehören, ist man übereingekommen, als unabweichliche Regel festzustellen: daß auf jedem Schiffe, um als das Eigenthum des Landes, dessen Flagge es führt, betrachtet werden zu können, der Kapitain und die Hälfte der Mannschaft aus Inländern bestehen, und die Schiffspapiere und Pässe in guter und gehöriger Form, nach Maaßgabe der Verordnungen der Regierung ausgefertigt, welcher das Schiff anzugehören vorgiebt, befunden werden müssen. Jedes Schiff, welches diese Regel nicht beobachtet und den in dieser Hinsicht bekannt gemachten Verordnungen zuwider handelt, gehet aller Rechte auf den Schutz der kontrahirenden Mächte verlustig.

Art. 18. Blokirte Häfen.

Die Schiffe der neutralen Macht sollen jedoch in blokirten Hafen keinen Handel treiben. Man ist darin übereingekommen, nur solchen Ort als belagert oder blokirt zu erachten, welcher von der Seeseite durch zwei Kriegsschiffe, und von der Landseite durch eine Batterie Kanonen dergestalt eingeschlossen ist, daß der Eingang nicht gewagt werden kann, ohne sich der augenscheinlichen Gefahr einer Beschießung mit Kanonen Preis zu geben.

Art. 19. Visitation auf der See.

Die Kauffartheischiffe, welche allein segelnd, an den Küsten oder in offener See, auf Kriegsschiffe oder Privatkaper der einen oder der andern kontrahirenden Macht stoßen, welche mit irgend einem andern Staate in Krieg verwickelt ist, haben sich der Visitation zu unterwerfen. In diesem Falle ist es den Kapitainen und Führern der gedachten Schiffe untersagt, irgend etwas von ihren Papieren über Bord zu werfen. Gedachte Kriegsschiffe oder Privatkaper sollen sich jederzeit einen Kanonenschuß weit von den Kauffartheischiffen entfernt halten; und um gänzlich jeder Unordnung oder Gewaltthätigkeit vorzubeugen, ist man übereingekommen, daß erstere niemals mehr als zwei oder drei Mann in ihrer Schaluppe an Bord der Kauffartheischiffe senden dürfen, um die Pässe und Seebriefe zu prufen, welche das Eigenthum und die Ladung dieser Schiffe bewahrheiten. In den Fällen aber, wo die Kauffartheischiffe unter dem Geleit eines oder mehrerer Kriegsschiffe segeln, soll die einfache Erklärung des befehlshabenden Offiziers derselben, daß jene Schiffe keine Kontrebande am Bord haben, völlig genugen und keine Visitation weiter statt finden.

Art. 20. Schiffe, welche mit Kriegs-Kontrebande angetroffen werden.

Im Fall, daß bei der Viſitation ein Schiff mit Kriegskontrebande angetroffen wird, ſoll ſich der Kaper aller Gewaltthätigkeit gegen daſſelbe enthalten. Er iſt aber berechtigt, das Schiff in einen Hafen zu bringen, wo, nach anhängig gemachtem geſetzlichen Verfahren und nach gefälltem Endurtheile, die Waaren, welche Kriegskontrebande ſind, konfiscirt, die andern Güter dagegen zurückgegeben werden ſollen, ohne daß man jemals weder das Schiff noch die Güter, unter dem Vorwande von Koſten oder Geldbuße zurückhalten darf. Im Laufe des Prozeſſes iſt der Kapitain, nachdem er die für Kriegskontrebande anerkannten Güter ausgeantwortet hat, nicht weiter verpflichtet, das Ende ſeiner Angelegenheit abzuwarten, ſondern kann, wenn er es für gut findet, mit ſeinem Schiff und dem Reſte ſeiner Ladung wieder in See gehen.

Geſchieht die Entdeckung der Kontrebande auf offener See, ſo kann der Kapitain des Schiffs, an deſſen Bord ſich die Kontrebande befindet, nach Gutfinden dieſe Kontrebande dem Kaper überlaſſen, welcher ſich alsdann mit dieſer freiwilligen Uebergabe begnügen muß, ohne das Schiff auf irgend eine Art weiter zu beunruhigen.

Art. 21. Kontrebande.

Unter der Benennung von Kriegskontrebande werden blos Feuergewehre und andere Waffen mit deren Zubehör verſtanden, als: Kanonen, Musketen, Mörſer, Petarden, Bomben, Granaten, Laffeten, Flinten, Piſtolen, Stück- und Kleingewehrkugeln, Flintenſteine, Lunten, Pulver, Salpeter, Schwefel, Küraſſe, Lanzen, Degen, Degenkuppeln, Patrontaſchen, Sättel und Zäume; doch ſoll von dieſen Sachen dasjenige ausgenommen ſein, was zur Vertheidigung des Schiffs und deſſen Mannſchaft erforderlich iſt. Dieſe Waaren werden indeß nur in dem Falle als Kriegskontrebande erachtet, wenn ſie in feindliches Land eingeführt werden. Alle andere Waaren, welche in dieſem Artikel nicht aufgeführt ſind, können als Kriegskontrebande nicht betrachtet werden.

Art. 22. Kaperei.

Die Aufmunterungen, welche von demjenigen beider Theile, der Krieg führt, in ſeinen Verordnungen über Kaperei, den Beſatzungen ſeiner Kriegsſchiffe und ſeinen Unterthanen, welche Kaperſchiffe ausgerüſtet haben, etwa bewilligt werden, ſind in keinem Falle auf Kauffartheiſchiffe der neutral gebliebenen Macht anzuwenden.

Art. 23. Schutz der gegenſeitigen Schiffe.

Jeder der beiden kontrahirenden Theile wird bemüht ſein, alle in dem Bezirk ſeiner Gerichtsbarkeit zu Waſſer und zu Lande befindlichen

Schiffe und andere Güter zu beschützen und zu vertheidigen. Diese Mächte wollen demnach nicht dulden, daß die Schiffe und Waaren ihrer beiderseitigen Unterthanen, an den Küsten und in den Häfen, auf den Rheden und in den Strömen, die unter ihrer Herrschaft stehen, von den Kriegsschiffen oder andern Fahrzeugen einer dritten Macht weggenommen werden, und in dem Falle, wo dieß doch geschähe und der Schutz nicht hätte statt finden können, werden die kontrahirenden Theile alle ihre Macht anwenden, um die Zurückgabe des weggenommenen Schiffes und den vollständigen Ersatz alles Schadens zu bewirken.

Art. 24. Quarantaine.

In Ansehung der Quarantaine, welche in gewissen Fällen in den Staaten des einen oder des andern der kontrahirenden Theile verordnet werden kann, haben sich darnach ihre schiffahrttreibenden Unterthanen gegenseitig in derselben Art, als die Eingebornen und die Unterthanen andrer befreundeter Nationen, zu richten; doch sollen die Verordnungen in dieser Hinsicht gleichförmig und ohne Begünstigung oder Vorrecht für die eine oder andere Nation sein.

Art. 25. Schiffbruch.

Wenn Schiffe der Unterthanen der beiden kontrahirenden Theile stranden, oder an den Küsten des einen oder des andern Schiffbruch leiden, so sollen die beiderseitigen Unterthanen, sowohl für sich selbst, als in Hinsicht ihrer Schiffe und Güter, jede mögliche Hülfe und jeden Beistand, so wie die Landeseingebornen genießen; doch haben sie auch dafür dieselben Kosten und Abgaben zu entrichten, welchen in solchen Fällen die eigenen Unterthanen des Staats, an dessen Küsten sie gestrandet sind oder Schiffbruch gelitten haben, unterworfen sind.

In dem Falle, wenn an den Preußischen oder Dänischen Küsten ein Schiff, welches Schiffbruch erlitten, gefunden werden sollte, ohne daß man den Namen des Eigenthümers erfahren kann, wird die Regierung dreimal hintereinander in den öffentlichen Blättern des Landes, so wie auch in der Hamburger Zeitung, eine Beschreibung des verunglückten Schiffes bekannt machen lassen, damit der Eigenthümer die nöthigen Reklamationen anbringen kann; und nur erst nach Ablauf eines Jahres nach einer solchen Bekanntmachung soll, wenn sie ohne Erfolg geblieben ist, über das verunglückte Schiff, nach den Landesgesetzen, verfügt werden können.

Art. 26. Consuln.

Die kontrahirenden Mächte haben in ihren gegenseitigen Staaten Consuln angestellt, um ihren beiderseitigen Unterthanen mit Rath und That an die Hand zu gehen, und die zwischen beiden Nationen be-

ſtehenden Handelsverbindungen zu befördern. Sollten Umſtände die Anſtellung von Conſuln, Vice-Conſuln oder Handelsagenten der kontrahirenden Theile in denjenigen Preußiſchen oder Däniſchen Europäiſchen Häfen, in welchen ſich noch keine befinden, wünſchenswerth machen, ſo wird man ſolcher nicht entgegen ſein.

Art. 27. Reſpektive Unterthanen.

Die Preußiſchen Unterthanen, welche in Dänemark, und die Däniſchen Unterthanen, welche in Preußen ſich niedergelaſſen haben, ſollen ſtets die Freiheit behalten, das Land, welches ſie bewohnen, zu verlaſſen, wofern ſie ihre Schulden bezahlen und andern Verpflichtungen, nach den Geſetzen des Staats, in welchem ſie ſich befinden, Genüge leiſten.

Art. 28. Bruch.

Sollte ungeachtet der aufrichtigen Geſinnungen der Hohen kontrahirenden Theile, und Ihres gegenſeitigen Beſtrebens, den Frieden unter Sich aufrecht zu halten, es unglücklicher Weiſe (was Gott verhüten wolle!) zu einem Bruch oder wohl gar zu einem offenbaren Kriege zwiſchen Ihnen kommen, ſo werden dennoch Ihre beiderſeitigen Unterthanen, die ſich in den gegenſeitigen Staaten befinden, ſowohl in Anſehung ihrer Perſon als ihres Eigenthums ſicher ſein.

Sie ſollen eine einjährige Friſt haben, um ihre Angelegenheiten in Richtigkeit zu bringen und ihre Güter und Effekten fortzuführen, wozu ſie vollkommene Freiheit genießen, und Hülfe und Schutz erhalten ſollen. Rechtspflege wird ihnen nach wie vor dem Kriege verwaltet, und nach Ablauf der einjährigen Friſt wird man ihnen die erforderlichen Päſſe ertheilen, damit ſie ſicher und frei mit ihren Familien, ihren Gütern, Effekten, Waaren und Schiffen in ihr Vaterland zurückkehren können.

Art. 29. Dauer des Vertrags.

Gegenwärtiger Traktat ſoll Zwanzig Jahre beſtehen, und alles was darin beſtimmt worden, während dieſes Zeitraums treulich beachtet und ſeinem ganzen Inhalte nach vollzogen werden; auch ſoll es vor Ablauf des gedachten Zeitraums von dem Gutbefinden der beiden Hohen kontrahirenden Theile abhangen, über die Verlängerung des Traktats mit einander übereinzukommen.

Art. 30. Ratifikation.

Gegenwärtiger Traktat ſoll ratifieirt werden, und die Ratifikationen ſind in Verlauf von Zwei Monaten, vom Tage der Unterzeichnung deſſelben an gerechnet, oder wo möglich noch früher, auszuwechſeln.

Zu Urkunde deſſen haben wir Unterſchriebene, kraft unſerer Vollmachten, denſelben unterzeichnet und mit unſern Wappen beſiegelt.

Geſchehen zu Kopenhagen, den Siebenzehnten Juni Eintauſend Achthundert und Achtzehn.

(L. S.) (gez.) Graf zu Dohna.
(L. S.) (gez.) N. Roſenkrantz.

Nr. 2.

Ueberſetzung der Konvention zwiſchen Preußen und Dänemark wegen Erneuerung des Handelsvertrags vom 17. Juni 1818. Geſchloſſen den 26. Mai und ratifizirt den 6. Juli 1846.

Nachdem der Handelsvertrag zwiſchen Preußen und Dänemark vom 17. Juni 1818 nach Ablauf der im Artikel 29. deſſelben beſtimmten Dauer im Einverſtändniſſe beider Theile bisher in Ausführung erhalten worden iſt; Seine Majeſtät der König von Preußen und Seine Majeſtät der König von Dänemark aber Sich in dem Wunſche vereinigt haben, den Zuſtand von Ungewißheit über die Dauer dieſes Verhältniſſes durch Verabredung einer weiteren Friſt zu beſeitigen, während welcher der gedachte Vertrag, unter einigen für angemeſſen erachteten Modifikationen und zuſätzlichen Beſtimmungen, noch in Kraft bleiben ſoll; ſo haben in dieſer Abſicht zu Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche, nachdem ſie ihre Vollmachten ausgewechſelt und dieſelben in guter und gehöriger Form gefunden haben, über die folgenden Artikel übereingekommen ſind.

Artikel 1.

Die Stipulationen des zwiſchen beiden Hohen vertragenden Theilen unter dem 17. Juni 1818 geſchloſſenen Handelsvertrages ſollen bis zum 1. Juli 1851 und darüber hinaus für die ganze Zeit der Dauer der gegenwärtigen Konvention (Artikel 11.) in voller Kraft bleiben, in ſoweit dieſelben nicht durch die folgenden Artikel aufgehoben oder abgeändert werden.

Artikel 2.

(Zum Artikel 3., erſtes Alinea des Vertrages vom 17. Juni 1818.)

Man iſt darüber einverſtanden, daß die Stipulation des erſten Alinea des dritten Artikels des Handelsvertrages vom 17. Juni 1818 keine Anwendung findet auf die Küſtenſchiffahrt, d. h. auf den Transport von Erzeugniſſen oder Waaren, welche in einem Hafen mit der Beſtimmung für einen anderen Hafen deſſelben Gebiets eingeladen wer-

den, indem die Hohen vertragenden Theile gegenſeitig Sich das Recht vorbehalten, dieſen Verkehr beſonderen Beſtimmungen zu unterwerfen.

Artikel 3.

(Zum Artikel 3., erſtes Alinea, ebendaſelbſt.)

In den überſeeiſchen Kolonien Dänemarks ſollen die Preußiſchen Schiffe und Ladungen unter denſelben Bedingungen zugelaſſen werden, unter denen die Schiffe der am meiſten begünſtigten Nationen es jetzt ſind, oder künftig ſein werden. Daſſelbe ſoll rückſichtlich der Faröer Inſeln, Islands und Grönlands ſtattfinden, in ſoweit als der Handel daſelbſt anderen Nationen eröffnet ſein wird.

Artikel 4.

(Zum Artikel 4. des Vertrages von 1818.)

Man iſt übereingekommen, daß während der Dauer der gegenwärtigen Konvention der von der Königlich Däniſchen Regierung unter dem 1. Januar 1842 publizirte Sund- und Beltzolltarif nebſt den darin enthaltenen reglementariſchen Beſtimmungen auf die Preußiſchen Schiffe und Ladungen angewendet werden ſoll, ſo daß der Handel und die Schiffahrt der Preußiſchen Unterthanen, in Allem was die Erhebung der Sund- und Beltzölle betrifft, nach den Beſtimmungen des gedachten Tarifs behandelt werden ſollen.

Da auch die gedachten Preußiſchen Unterthanen beſtändig auf eben dem Fuße behandelt werden ſollen, wie die am meiſten begünſtigten Nationen, ſo iſt man darüber einverſtanden, daß jede Reduktion des gedachten Tarifs, ſowie jede andere Begünſtigung oder Vortheil, welcher Art ſie auch ſein mögen, welche einer anderen Nation inzwiſchen zugeſtanden ſein oder künftig zugeſtanden werden möchten, von rechtswegen und ipso facto den Preußiſchen Unterthanen gleichmäßig zu Theil werden ſollen.

Artikel 5.

(Zum Art. 5. des Vertrages von 1818.)

Bei der Fahrt durch den Schleswig-Holſteinſchen Kanal und durch die Eider ſollen die Preußiſchen Schiffe und Ladungen in allen Beziehungen auf demſelben Fuße behandelt werden, wie die der am meiſten begünſtigten Nationen.

Artikel 6.

(Zum Art. 7. des Vertrages von 1818.)

Die Königlich Däniſche Regierung verpflichtet ſich, die Abfertigung der Preußiſchen Schiffe bei den Zollſtätten im Sunde und in den Belten ſo viel als möglich zu erleichtern und zu beſchleunigen und darauf zu wachen, daß bei der Klarirung jeder nicht durchaus nöthige Aufenthalt beſeitigt werde: hiermit wird indeß der feſtſtehende Grundſatz, daß die

Schiffe nach Ordnung ihrer Ankunft abgefertigt werden müſſen, nicht aufgehoben.

Artikel 7.

(Zum Art. 9. des Vertrages von 1818.)

Da die Schiffahrt auf der Elbe ſeit dem Abſchluſſe des Vertrages vom 17. Juni 1818 durch beſondere zwiſchen den Elbuferſtaaten geſchloſſene Uebereinkünfte, nämlich durch die Konvention vom 23. Juni 1821 und die Additionalakte vom 13. April 1844, geregelt worden iſt, ſo beziehen ſich die Hohen vertragenden Theile in Allem, was die Beſchiffung des gedachten Stromes betrifft, auf die in jenen Uebereinkünften enthaltenen Beſtimmungen.

Artikel 8.

(Zum Art. 10. des Vertrages von 1818.)

Die Hohen vertragenden Theile ſind übereingekommen, die Abgabenfreiheit, welche im Artikel 10. des Vertrages vom 17. Juni 1818 zu Gunſten derjenigen Schiffe ſtipulirt iſt, welche in den Häfen der beiderſeitigen Länder im Nothfalle einlaufen, auf alle Abgaben auszudehnen, welche das Schiff oder die Ladung treffen, ſo daß Preußiſche oder Däniſche Schiffe, welche als Nothhafner in einen der Häfen der Hohen vertragenden Theile einlaufen, ſie mögen nun daſelbſt ausladen oder nicht, weder Hafengelder noch irgend eine andere Abgabe entrichten ſollen, vorausgeſetzt, daß die Nothwendigkeit des Einlaufens gehörig feſtgeſtellt iſt, daß ferner dieſe Schiffe keinen Handelsverkehr treiben, und daß ſie ſich in dem Hafen nicht länger aufhalten, als der Umſtand, welcher das Einlaufen nothwendig gemacht hat, erheiſcht.

Wenn dieſe Schiffe ihre Ladung, ſo wie ſie dieſelbe eingebracht haben, wieder ausführen, ſollen ſie ebenfalls von der Entrichtung aller Ausgangsabgaben befreit ſein.

Artikel 9.

(Zum letzten Alinea des Artikels 17. des Vertrages von 1818.)

Man iſt übereingekommen, die Beſtimmung, welche in dem letzten Alinea des 17ten Artikels des Vertrages vom 17. Juni 1818 enthalten iſt, aufzuheben und fortan als Preußiſche oder Däniſche Schiffe diejenigen zu betrachten, welche in dem Staate, dem ſie angehören, nach Maaßgabe der dort geltenden Geſetze und Reglements, als ſolche anerkannt werden.

Die Hohen kontrahirenden Theile behalten ſich die Auswechſelung von Erklärungen vor, welche eine deutliche und beſtimmte Bezeichnung der Papiere und Dokumente geben, mit welchen, nach den Anordnungen der reſpektiven Staats-Regierungen, deren Schiffe verſehen ſein müſſen.

Wenn nach der, ſpäteſtens drei Monate nach Unterzeichnung des

gegenwärtigen Vertrages vorzunehmenden Auswechſelung einer der Hohen kontrahirenden Theile ſich in dem Falle befinden ſollte, ſeine in Beziehung hierauf beſtehenden Vorſchriften abzuändern oder zu modifiziren, ſo ſoll dem anderen Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

Artikel 10.

(Zum Artikel 24. des Vertrages von 1818.)

Die Preußiſchen Schiffe, welche durch den Sund oder die Belte in die Oſtſee eingehen und ſich nach einem Preußiſchen Hafen begeben wollen, ohne in einen Däniſchen Hafen einzulaufen und ohne mit dem Lande in Verbindung zu treten, können frei von Quarantaine durch den Sund und die Belte fahren, und man hat ſich ausdrücklich darüber verſtändigt, daß dieſelben nicht gehalten ſind, ſich einer Däniſchen Quarantaine blos aus dem Grunde zu unterwerfen, daß ſie genöthigt ſind, die Däniſchen Zollſtätten der Klarirung und Zollentrichtung wegen zu berühren. Die Däniſchen Zollbehörden im Sunde und in den Belten werden zu dieſem Ende, unter Berückſichtigung der beſtehenden Verordnungen, die erforderlichen Einrichtungen treffen.

Der Beiſtand der Lootſen ſoll dieſen Schiffen, in ſoweit es unter den hier vorgeſehenen Umſtänden thunlich iſt, und gegen eine angemeſſene Vergütung geleiſtet werden.

Wenn hingegen die Führer der gedachten, durch den Sund und die Belte gehenden Schiffe ſich mit Däniſchen Quarantainecertifikaten zu verſehen wünſchen, ſo ſollen dieſelben in den Däniſchen Quarantaineanſtalten zugelaſſen werden. Sie haben ſich alsdann den dort geltenden Reglements zu unterwerfen und ſollen daſelbſt ſowohl hinſichtlich der Dauer der Quarantaine, als hinſichtlich der Gebühren und der Expedition, ganz auf dem nämlichen Fuße behandelt werden, wie die Nationalſchiffe.

Artikel 11.

Die gegenwärtige Konvention ſoll bis zum 1. Juli 1851 in Kraft bleiben. Wenn dieſelbe ſechs Monate vor Ablauf dieſer Friſt nicht gekündigt iſt, ſo ſoll ſie ferner von Jahr zu Jahr und ſo lange verbindlich bleiben, bis einer der Hohen vertragenden Theile dem anderen, jedoch ſechs Monate vorher, ſeine Abſicht angezeigt haben wird, dieſelbe außer Wirkſamkeit zu ſetzen.

Die gegenwärtige Konvention wird von den Hohen vertragenden Theilen ratifizirt werden, und die Ratifikationen derſelben ſollen in dem Zeitraume von ſechs Wochen, oder wo möglich noch früher, zu Kopenhagen ausgewechſelt werden.

Zu Urkunde deſſen haben die beiderſeitigen Bevollmächtigten dieſe Konvention unterzeichnet und ihre Siegel beigefügt.

So geſchehen zu Kopenhagen, den 26. Mai 1846.

Schoultz v. Aſcheraden. (L. S.)

Reventlow-Criminil. (L. S.)

Der vorſtehende Vertrag iſt ratificirt und die Ratifikationsurkunden ſind am 6. Juli d. J. zu Kopenhagen ausgewechſelt worden.

Anhang.

I.

Die von dem Königlichen Däniſchen General-Zollkammer- und Kommerz-Kollegium unter dem 1. Januar 1842 publicirte Oreſund- und Strom-Zoll-Rolle.

In Uebereinſtimmung mit der allergnädigſten Ermächtigung Seiner Majeſtät wird hiedurch die Oreſund- und Stromzollrolle zur öffentlichen Kunde gebracht, welche diejenigen Beſtimmungen enthält, die in der Chriſtianopeler Zollrolle vom 13. Auguſt 1645, in dem Tractate mit den vereinigten Niederlanden vom 15. Juni 1701, in den Declarationen vom 14. und 19. Juni 1841, ſo wie in den Conventionen vom 13. und 23. Auguſt ſelbigen Jahres feſtgeſetzt ſind.

---

§. 1.

Privilegirte oder unprivilegirte Behandlung in dem Oreſunde und den Belten.

Die Schiffahrt durch den Oreſund und die Belte iſt hinſichtlich des Sund- und Stromzolles entweder privilegirt oder unprivilegirt.

Zu den privilegirten Nationen gehören außer dem Königreiche Dänemark nebſt den Herzogthümern Schleswig, Holſtein und Lauenburg, ſo wie den übrigen däniſchen Beſitzungen, alle diejenigen Nationen, mit welchen Dänemark Handels- und Schiffahrts-Tractate und Conventionen abgeſchloſſen hat, worin Beſtimmungen wegen der Sund- und Stromzollabgaben enthalten ſind.

Zu den unprivilegirten Nationen hingegen gehören alle übrigen, welche unter den erſtgenannten nicht einbefaßt ſind.

§. 2.

Die privilegirten Nationen.

Die Nationen, welche zur Zeit laut abgeſchloſſener Handels- und Schiffahrts-Tractate und Conventionen

im Oeresund und in den Belten privilegirte Behandlung genießen, sind folgende:

1. Belgien, laut Convention vom 13. Juni 1841.
2. Brasilien, laut Tractats vom 26. April 1828.
3. Bremen, laut Declaration vom 5. November 1835.
4. Frankreich, laut Tractats vom 23. August 1742.
5. Hamburg, laut Convention vom 27. Mai 1768.
6. Holland oder die Niederlande, durch die Tractate vom 13. August 1645 und 15. Juni 1701, so wie die Declaration vom 10. Juli 1817.
7. Lübeck, laut Declaration vom 14. October 1840.
8. Die vereinigten mexicanischen Staaten, laut Tractats vom 19. Juli 1827.
9. Die vereinigten nordamerikanischen Staaten, laut Convention vom 26. April 1826.
10. Norwegen, laut Convention vom 23. August 1841.
11. Oldenburg, laut Declaration vom 31. März 1841.
12. Preußen, laut Tractats vom 17. Juni 1818.
13. Rußland, laut Tractats vom $^{8}/_{19}$ October 1782 und Additional-Acte vom 14. October 1831.
14. Spanien, laut Königlicher Resolution vom 25. Mai 1798.
15. Großbritannien und Irland mit den übrigen zugehörigen Landen und Orten, laut Tractats vom 11. Juli 1670 und Convention vom 13. August 1841.
16. Schweden, durch den Friedenstractat vom $\frac{3.\text{ Juni}}{5.\text{ Juli}}$ 1720 und die Convention vom 23. August 1841.
17. Venezuela, laut Tractats vom 26. März 1838.
18. Oesterreich, laut Convention vom 12. Februar 1834.

§. 3.

Tarif der Zölle im Oeresunde und in den beiden Belten.

A.	Spec. Rthlr.	Stüv.
Aale, siehe Fische.		
Abfall-Leder, siehe Leder.		
Abfiebsel oder Dodder, siehe Doddersaat.		
Ackerkohlsaamen oder Hederich, wie Rübsaat.		
Aepfel . . . . . die Last	—	6
Anm. 12 Tonnen auf die Last gerechnet.		
Aeschene Balken, siehe Balken.		
— Bretter und Planken, siehe Planken.		
Aeschenhölzer oder Klötze . . . . . die 10 Stück	—	9
Ahorn-Bretter und Planken, siehe Planken.		
Alaun . . . . . das Sch. Pfd.	—	12

	Spec. Rthlr.	Stüv.
Alaunleder, siehe Leder.		
Alkali, siehe Soda.		
Almagros, siehe Krapp.		
Amidam, siehe Stärke.		
Angora Ziegenhaar, wie Kämelhaar.		
Anis . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Ankerstöcke . . . . . das Schock oder 60 Stk.	1	—
Ankertaue, siehe Tauwerk.		
Antimonium, siehe Spießglanz.		
Apfelsinen . . . . die Kiste, ohne Rücksicht auf die darin befindliche Stückzahl	—	1
Anm. 20 Kisten werden auf die Last gerechnet.		
Apfeltrank, siehe Cider.		
Armagnac, siehe Branntwein.		
Armosinen, siehe Taft.		
Arrac, siehe Branntwein.		
Arsenik . . . . . die 300 Pfd.	—	8
— rother, siehe Auripigment.		
Asche, nemlich:		
Pottasche / Strohasche . . . . . die Last oder 12 Sch.Pfd.	1	—
Anm. Die Tonne, ohne Gewichtsaufgabe, wird zu 1 Sch.Pfd. Netto gerechnet.		
Sodaasche, wie Soda.		
Tangasche (Kelp) . . . . . das Sch.Pfd.	—	4
Anm. Die Tonne ohne Gewichtsaufgabe, wird zu ½ Sch.Pfd. Netto gerechnet.		
Holzasche . . . . . die Last	—	12
Anm. 12 Tonnen auf die Last gerechnet. 1 Sch.Pfd. Netto pr. Tonne. Ein Faß von Riga wird als eine Tonne gerechnet.		
Atlas . . . . . die 2 Stück	—	9
Anm. 25 Ellen auf das Stk. gerechnet.		
Auripigment . . . . . die 100 Pfd.	—	6

B.

Bakelaer, siehe Lorbeeren.		
Balken von Aeschen- u. Buchenholz, wie eichene Balken.		
— eichene . . . . . das Stück	—	3
— fichtene oder / — föhrene . . . . . die 2 Stück	—	3
— lindene, wie fichtene oder föhrene Balken.		
— runde, werden nach den Dimensionen verzollt, wie Rundhölzer.		
— angegeben als „in 4 und 8 Kanten gehauene Balken" werden als Spieren von 7 bis unter 15 Palmen verzollt.		

	Spec. Rthlr.	Stüv.
Balkplanken, eichene . . . . . das Schock oder 60 Stück	1	—
— fichtene oder föhrene . . . . das Schock oder 60 Stück	—	36
Balkunen, eichene, wie eichene Balken.		
— fichtene oder föhrene, wie fichtene oder föhrene Balken.		
Band von Baumwolle wird nach dem Werthe verzollt.		
— — Seide und Floret . . . . . die 2 Pfd.	—	5
— — — — — mit Gold oder Silber . das Pfd.	—	5
— — Leinen, und andere nicht besonders namhaft gemachte Bänder . . . . . die 5 Pfd.	—	3
Bandholz . . . . . die 1000 Stück	—	4
Barilla, siehe Soda.		
Barkunen, siehe Balkunen.		
Basanleder, siehe Leder.		
Batist von Linnen, siehe Kammertuch.		
— — Seide, wie Stoffe, seidene.		
Baumsparren, wie Rundhölzer, siehe Holz.		
Baumwolle . . . . . die 100 Pfd.	—	18
Baumwollenes Garn, siehe Garn.		
Baumwollene Strümpfe, siehe Strümpfe.		
— Waaren, siehe Waaren.		
Bausteine, werden nach dem Werthe verzollt.		
Beiderwand . . . . . die 4 Stück	—	5
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Berghölzer, siehe Holz.		
Bergmoos von Schweden (Färgmossa) . . das Sch.Pfd.	—	3
Bernstein, verarbeiteter . . . . . die 5 Pfd.	—	6
— roher, Feilicht oder Abfall . . . das Sch.Pfd.	—	9
Bettdecken, siehe Decken.		
Bettfedern . . . . . das Sch.Pfd.	—	6
Bettzwillich, siehe Bührenzeug.		
Biberfelle . . . . . die 100 Stück	1	—
Biberhaar oder Biberwolle, siehe Wolle, Biber.		
Bier, Lübecker, Rostocker, Stralsunder u. Wismarer . die Last	—	18
Anm. 6 Fässer oder 12 Tonnen pr. Last.		
— Mumme, Prüssing oder Joppenbier, und alles andere, hier nicht ausdrücklich benannte Bier . . . die Last	—	36
Anm. 6 Fässer oder 12 Tonnen pr. Last.		
— von England, Holland und andern Orten in Orhoften die 2 Orhoft	—	9
Anm. 8 Orhoft oder 12 Tonnen pr. Last. Von England sind 54 Gallons = 1 Orhoft.		
Bier auf Bouteillen, wird nach dem Werthe verzollt.		
Biereſſig, siehe Eſſig.		
Birkenhölzer oder Klötze . . . . . die 10 Stück	—	9
Birken-Stangen, siehe Stangen.		
Birnen . . . . . die 2 Tonnen	—	1
Anm. 12 Tonnen auf die Last.		

		Spec. Rthlr.	Stüv.
Blech, Eisen- oder Schwarzblech	das Sch.Pfd.	—	6
— verzinntes oder Weißblech (Engl. Tinplates) wird nach dem Werthe verzollt.			
— Kupferblech, wie Kupfer.			
— Messingblech, wie Messing.			
Blei	die 6 Sch.Pfd. oder 1 Fuder	—	24
Anm. Eine englische „Ton" wird als ein Fuder gerechnet.			
Bleierz oder Reißblei	das Sch.Pfd.	—	6
Bleiweiß	— Sch.Pfd.	—	6
Blocksteine, siehe Sandsteine.			
Blötwolle oder Kalkwolle, siehe Wolle.			
Böckelsterbfelle sind junge Bock- oder Kitzfelle.			
Bockfelle	die 10 Decher oder 100 Stück	—	18
— junge oder Kitzfelle	die 1000 Stück	—	9
Bockshaare, wie gewöhnliche Ziegenhaare.			
Bodenholz, siehe Holz.			
Bohlen, eichene, wie eichene Planken.			
— fichtene oder föhrene, wie fichtene oder föhrene Planken.			
Bohlholz, siehe Holz.			
Bohlstöcke, wie Bohlholz.			
Bohnen	die Last	—	12
Anm. 12 Tonnen auf die Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt ist, weder 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.			
Bohnen, Caffebohnen, siehe Caffe.			
Bohnenstangen, wie Wachholderstangen.			
Boldavet, siehe Leinwand.			
Bolkram, wie Schetter, Cracau Leinen, siehe Leinwand.			
Bombasin } Bombazett }	die 4 Stück	—	5
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.			
Bootholz, wie Bootsteven.			
Bootsmasten, siehe Masten.			
Bootstaken, wie ordinäre Sparren.			
Bootsteven	die 25 Stück	—	6
Boratten, seidene	— 2 Stück	—	9
Anm. 25 Ellen auf das Stück gerechnet.			
Bouteillen, siehe Flaschen.			
Boy	das Stück	—	3
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.			
Branntwein Armagnac, wie Französischer Branntwein.			
— Arrak	das Orhoft von 30 Vierteln	—	24
— Charente ...	das Orhoft von 30 Vierteln	—	24
— Cognac	das Orhoft von 30 Vierteln	—	24
— Französischer .	das Orhoft von 30 Vierteln	—	24
— Rum	das Orhoft von 30 Vierteln	—	24

	Spec. Rthlr.	Stüv.
Branntwein, Spaniſcher . . das Orhoft von 30 Vierteln	—	24
— Rheiniſcher . . das Orhoft von 30 Vierteln	—	36
Anm. Von Schweden werden 90 Kannor pr. Orhoft gerechnet.		
— Kartoffel- und Korn- . . . . . die Tonne	—	4
Anm. 12 Tonnen auf die Laſt. Von Schweden: 60 Kannor pr. Tonne.		
— Geneyer, wird nach dem Werthe verzollt.		
— in Flaſchen, wird nach dem Werthe verzollt.		
Braſilienholz, ſiehe Holz.		
Brennholz, zollfrei.		
Anm. 2 Faden auf die Laſt.		
Brettenden, ſiehe Dielenden und Plankenden.		
Bretter, ſiehe Dielen und Planken.		
Brod oder Zwiebacke, von Weizen . . . . . die Laſt	—	18
Anm. 12 Tonnen auf die Laſt. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl nicht angegeben iſt, werden 100 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Brod oder Zwiebacke, von Roggen . . . . . die Laſt	—	12
Anm. 12 Tonnen auf die Laſt. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl nicht angegeben iſt, werden 100 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Brokat . . . . . das Stück	—	18
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Bruſſen ſind Balken.		
Büchene Bretter und Planken, ſiehe Planken.		
Büchſenläufe (Donnerbüchſenläufe) kurze . . das Dutzend	—	6
Buchweizen . . . . . die Laſt	—	12
Anm. 12 Tonnen auf die Laſt.		
Buchweizen-Grütze, ſiehe Grütze.		
Bücklinge, ſiehe Fiſche.		
Bugſpriete, wie Maſten nach den Dimenſionen.		
Bührenzeug, feines . . . . . die 4 Stück	—	15
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
— grobes . . . . . die 5 Stück	—	3
Anm. 50 Ellen aufs Stück gerechnet.		
— ohne beſondere Angabe der Qualität, wird als feines Bührenzeug berechnet.		
Buldan, wie Boldavet, ſiehe Leinwand.		
Anm. 50 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Burtillen, wie Maſten nach den Dimenſionen.		
Butten, getrocknete, ſiehe Fiſche, getrocknete.		
Butter . . . . . die Laſt	1	12
Anm. 12 Tonnen auf die Laſt. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl nicht angegeben iſt, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		

	Spec. Rthlr.	Stüv.
C.		
Caeao . . . . . die 100 Pfd.	—	6
Caffa . . . . . die 2 Stück	—	9
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Caffe oder Caffebohnen . . . . . die 100 Pfd.	—	6
Calicos, weiße und ordinäre, siehe Catuntuch.		
— gedruckte oder gefärbte, werden nach dem Werthe verzollt		
Cambries, baumwollene, werden nach dem Werthe verzollt.		
— leinene, wie Kammertuch.		
Canarienſaamen . . . . . das Faß	—	6
Anm. 6 Fäſſer oder 12 Tonnen auf die Laſt. Von Holland werden 30 Mudden auf die Laſt gerechnet.		
Caneel oder Zimmt . . . . . die 100 Pfd.	—	36
Canella alba . . . . . = 100 Pfd.	—	6
Carlock, siehe Hauſenblaſe.		
Caſiant oder Coſiant, wie Bombaſin.		
Caſimir, wie feines wollenes Tuch.		
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Caſſia fiſtula . . . . . die 100 Pfd.	—	12
— lignea . . . . . = 100 Pfd.	—	9
Caſtorhaar oder Biberwolle, siehe Wolle, Biber.		
Catharinenpflaumen . . . . . die 200 Pfd.	—	9
Catuntuch, weißes, ordinäres . . . . . = 8 Stück	—	15
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Cement . . . . . die Laſt	—	12
Anm. 12 Tonnen auf die Laſt. Nach dem Gewichte werden 12 Sch.Pfd. Netto pr. Laſt gerechnet.		
Chalons, siehe Schalong.		
Cider (o: Fruchtwein oder Moſt) . . . das Orhoft von 30 Vierteln	—	12
Cider-Eſſig, siehe Eſſig.		
Cochenille . . . . . die 100 Pfd.	—	36
Cognae, siehe Branntwein.		
Corduan, siehe Leder.		
Coriander . . . . . die 200 Pfd.	—	3
Cypreſſenkiſtchen . . . . . der Packen oder 12 Stück	—	36
Die unter „C" nicht aufgeführten Artikel ſuche man unter „K" und „Z".		
D.		
Dachrinnen . . . . . die 3 Stück	—	2
Damaſt, Seiden- . . . . . = 2 =	—	9
— Leinen- . . . . . = 2 =	—	5
— Wollen- . . . . . = 4 =	—	5
Anm. 25 Ellen von allen Sorten Damaſt aufs Stück gerechnet.		

	Spec. Rthlr.	Stüv.
Datteln . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Decken, Bett- (Engliſch: Blankets) . . . die 2 Dutzend oder 24 Stück	—	15
— Pferde- . . . . . die 2 Dutzend oder 24 Stück	—	15
Anm. Wenn Bett- und Pferdedecken Ellenweiſe und ohne Stückzahl angegeben ſind, werden 4 Ellen auf das Stück gerechnet.		
Degengefäße . . . . . die 100 Stück	—	8
Degenklingen, ſiehe Klingen.		
Dielen und Dielenden von Ahorn-, Aeſchen-, Buchen-, Eichen- und Lindenholz, ſiehe Planken und Plankenden von Ahorn ꝛc.		
— fichtene oder föhrene:		
Preußiſche . . . . . das Schock oder 60 Stück	—	36
— fichtene oder föhrene von andern Orten:		
von 21 Fuß Länge und darüber, das Schock oder 60 Stück	—	36
von 18 Fuß bis unter 21 Fuß, das Schock oder 60 Stück	—	24
unter 18 Fuß Länge . . . . . die 1000 Stück	—	36
Dielenden, fichtene oder föhrene, ſiehe Dielen, fichtene oder föhrene.		
Dodderſaat oder Abſiebſel . . . . . die Laſt	—	18
Anm. 24 Tonnen pr. Laſt.		
Dorſche, ſiehe Fiſche.		
Doſinken . . . . . die 4 Stück	—	9
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Draget oder Droguet (ein wollener Stoff), wie einfache Saye.		
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Drath, Gold- und Silberdrath . . . . . das Pfd.	—	5
— Kupfer-, wie Kupfer.		
— Meſſing-, wie Meſſingarbeit.		
— Eiſen- . . . . . die 100 Pfd.	—	4
— Stahl- . . . . . = 100 =	—	4
— Stahl- in Körben oder Fäſſern, das Korb oder das Faß von 600 Pfd.	—	24
Drell oder Drillich von Rußland . . . die 100 Arſchinen	—	6
— — — von andern Orten . . . . die 2 Stück	—	3
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Drellene Handtücher . . . die 5 Dutzend oder 60 Stück	—	18
Dunen (Flaumfedern) . . . . . das Sch.Pfd.	—	36

E.

Eichene Blöcke . . . . . die 25 Stück	—	36
— Bretter und Planken, ſiehe Planken.		
Eiſen, nemlich:		
Bandeiſen . . . . . } das Sch.Pfd.	—	4
Bolzeiſen und Bolzen . . . . . }		

		Spec. Rthlr.	Stüv.
Eisen, nemlich:			
Bundeisen, Gittereisen, Manufactureisen, Nageleisen, Oeregrunder Stangeneisen, Sanksmide (Rundes Bolzeneisen) u. Stangeneisen	das Sch.Pfd.	—	4
Eisen, verarbeitetes, als:			
Anker, Canonen, Delphine, Göttling Geschütz, Kugeln, Oefen, Eisenbahneisen, Eisenbahnschienen und alle Eisenarbeit, die zu den Eisenbahnen selbst benutzt wird	das Sch.Pfd.	—	4
Achsen, Ambosse, Blech (cfr. Litr. B), Grapen, Pfannen, Pflugeisen, Platten, Roste, Schaufeln, Spaten, Töpfe und alle andere nicht besonders genannte Eisenarbeit ohne Stahl	das Sch.Pfd.	—	6
Anm. Alle Arten von Maschinen mit Zubehör, sammt allen Eisen- und Stahlwaaren, welche nicht namentlich aufgeführt sind, und von denen man annehmen kann, daß sie zum Theil aus Stahl bestehen, werden nach dem Werthe verzollt.			
Eisen, als:			
gegossenes Eisen, in sofern solches hier nicht besonders angeführt steht	das Sch.Pfd.	—	6
Eisen, als:			
altes Eisen, Ballasteisen, Eisengrus, Guß- und Roheisen	1 Sch.Pfd.	—	3
Osmundeisen	die Last oder 12 Sch.Pfd.	—	24
Eisendrath, siehe Drath.			
Elendshäute, siehe Häute.			
Elephantenzähne	die 100 Pfd.	—	9

	Spec. Rthlr.	Stüv.
Erbſen . . . . . die Laſt	—	12
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt.		
Erlenſtangen, ſiehe Stangen.		
Eſpingvirke, wie Bootſteven.		
Eſſig, Bier- . . . . . die 2 Orhoft	—	9
(à 30 Viertel pr. Orhoft)		
— Cider- . . . . . die 2 Orhoft	—	9
(à 30 Viertel pr. Orhoft)		
— Wein- . . . . . die Pipe oder 2 Orhoft	—	24
(à 30 Viertel pr. Orhoft)		

F.

Farbe, rothe, oder Röthe von Danzig und Schweden, ſiehe Röthe.		
Färberröthe, ſiehe Krapp.		
Färberſcharte oder Färberkraut (Serratula) . . . . . das Sch. Pfd.	—	9
Farren und Färſen . . . . . das Stück	—	18
Federn, ſiehe Bettfedern und Dunen.		
Feigen . . . . . die 400 Pfd.	—	9
— in Körben (Gewicht unbekannt) . . . . . der Korb	—	1
Feldkümmel, ſiehe Kümmel.		
Feldſteine, zollfrei.		
Anm. 40 Cubikfuß pr. Laſt.		
Felſenflechte von Schweden, ſiehe Bergmoos.		
Fett . . . . . } . . . . . die Laſt	—	36
— Küchenfett . . . }		
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl nicht angegeben iſt, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Filz, wie einfache Saye.		
Filzhüte . . . . . das Faß	—	12
In andern Emballagen und Dutzend- oder Stückweiſe werden Filzhüte nach dem Werthe verzollt.		
Fiſche, geſalzene, als:		
Aale . . . . . die Laſt oder 6 Fäſſer	—	30
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt iſt, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Lachs . . . . . die Laſt	1	12
Anm. 12 Tonnen oder 6 Fäſſer pr. Laſt. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt iſt, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		

	Spec. Rthlr.	Sgr.
Makrelen . . . . . die Laſt	1	12
Anm. 12 Tonnen oder 6 Fäſſer pr. Laſt. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt iſt, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Heringe . . . . . die Laſt	—	24
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt.		
Stör . . . . . die Laſt oder 6 Fäſſer	1	12
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt.		
Laberdan, Kablian oder Dorſch und alle andern hier nicht beſonders angeführten geſalzenen Fiſche die Laſt	—	12
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt iſt, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Fiſche, getrocknete, als:		
Butten . . . . . die Laſt	—	12
Anm. 20,000 Stück pr. Laſt.		
Weißfiſche . . . . . die Laſt	—	12
Anm. 20,000 Stück pr. Laſt.		
Dorſche		
Klippfiſch		
Längfiſch		
Rochen		
Rothſchär . . . . . die Laſt	—	30
Rundfiſch . . . . . Stückweiſe, ohne		
Seyfiſch . . . . . Maaß u. Gewicht, die		
Sponders oder Spuren . 1000 Stück	—	30
Stockfiſch und alle andern getrockneten Fiſche, die nicht beſonders genannt ſind		
Anm. 12 Sch. Pfd. Netto pr. Laſt. 120 Wog pr. Laſt. 100 Wahlen pr. Laſt.		
Fiſche, geräucherte, als:		
Heringe oder Bücklinge . . . . . die Laſt	—	3
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt. 20 Stroh pr. Laſt.		
Lachs wird nach dem Werthe verzollt.		
Fiſche, friſche, zollfrei, jedoch mit Ausnahme von:		
Auſtern und Hummern } welche nach dem Werthe verzollt werden.		
Fiſche, als:		
Neunaugen . . . . . die Tonne	—	5
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt.		

		Spec. Rthlr.	Stüv.
Raff und Raffrekel	die Laſt	—	36

Anm. 8 Orhoft pr. Laſt.
12 Tonnen pr. Laſt.

Flachs, als:			
Drojaner	das Sch.Pfd.	—	12
Eſthiſcher (Revalſcher ꝛc.) wenn die Sorte nicht angegeben iſt			
Feiner			
Flandriſcher			
Heiliger			
Holländiſcher			
Knocken			
Liefländiſcher, wenn die Sorte nicht angegeben			
Marienburger			
Matten			
Narvaer, wenn die Sorte nicht angegeben			
Notabene, mit Ausnahme von Preußiſchem Notabene Flachs			
Paternoſter			
Petersburger, wenn die Sorte nicht angegeben			
Podolia oder Podoliſcher			
Polniſcher			
Rakitſcher			
Rein Flachs			
9 und 12 Köpfiger			
1ſte und 2te Sorte			
Badſtuben	das Sch.Pfd.	—	8
Curländiſcher (Libauer, Windauer ꝛc.)			
Farken			
Gemeiner			
Geſchnittener, alle Sorten			
Notabene Flachs von Preußen			
Oberländiſcher			
Ordinärer			
Pernauer			
Preußiſcher, inſofern nicht beſonders angeführt			
Raben			
Riſten			
Roſitſcher, obwohl im Paſſe als 2te Sorte angegeben			
2, 3 und 4 Band			
6 Köpfiger			
3te Sorte			
Flachs, gehechelter	das Sch.Pfd.	—	36

	Spec. Rthlr.	Sgr.
Flachssaamen, siehe Leinsaat.		
Flaggenstangen unter 7 Palmen . . . . . die 5 Stück	—	6
— von andern Dimensionen, wie Masten.		
Flaggentuch . . . . . die 4 Stück	—	5
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Flämische Leinwand, siehe Leinwand.		
Flanell . . . . . die 4 Stück	—	5
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Flaschen, unter Glaswaaren angeführt.		
Flaschensutter oder Flaschenkeller . . . die 10 Stück	—	9
Flaumfedern, siehe Dunen.		
Fleisch, gepökelt und geräuchert . . . . . die Last	—	36
Anm. 12 Tonnen pr. Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt ist, werden 200 Pfd. Netto pr. Tonne gerechnet.		
Fliesen, wie Flursteine.		
Flinten, siehe Gewehre.		
Flockseide, siehe Seide.		
Flor (Crêpe) . . . . . die 2 Pfd.	—	5
Floretband, siehe Band von Floret.		
Floretseide, siehe Seide.		
Flursteine, wie Oelands-Steine.		
Foderväv, siehe Futterleinwand unter Leinwand.		
Föhrene oder fichtene Balken, siehe Balken.		
Föhrene oder fichtene Dielen u. Planken, siehe Dielen.		
Föhrene oder fichtene Stangen, siehe Stangen.		
Folie o: Muskatblumen . . . . . 100 Pfd.	—	36
Franzen, seidene . . . . . die 2 Pfd.	—	5
— wollene oder Flockfranzen . . . . . = 8 Pfd.	—	15
Früchte, siehe die verschiedenen Benennungen.		
Fuchsselle . . . . . die 25 Stück	—	9
— Pelzwerk, wird nach dem Werthe verzollt.		
Fustik, siehe Holz.		

G.

Galläpfel oder Gallen . . . . . die 200 Pfd.	—	9
Gallas, siehe Gummi arabicum.		
Galipot . . . . . = 100 Pfd.	—	2
Galmei . . . . . das Sch.Pfd.	—	6
Ganze Knüppel, siehe Knüppel.		
Garn, als:		
Kabelgarn, siehe Tauwerk.		
Schiemannsgarn, wie Tauwerk.		
Hanfgarn, grobes, zu Tauwerk, wie Tauwerk.		
— feines . . . . . das Sch.Pfd.	—	36
Hedegarn oder Werggarn . . . . . = Sch.Pfd.	—	9
Segelgarn . . . . . = Sch.Pfd.	—	36
Flachsgarn . . . . . = Sch.Pfd.	—	36
Elberfeldgarn . . . . . = Sch.Pfd.	—	36

	Spec. Rthlr.	Stüv.
Garn, als:		
Leinengarn . . . . . das Sch.Pfd.	—	36
Königsberger, Pillauer und Danziger Garn, wenn die Sorte nicht angegeben iſt, wird wie Flachsgarn verzollt.		
Anm. Garn von preußiſchen Häfen, wenn in Schock angegeben, wird zu 20 Pfd. Netto pr. Schock, oder zu 15 Schock pr. Sch.Pfd. Netto gerechnet.		
Baumwollenes Garn oder Twiſt . . die 100 Pfd.	—	16
Nähegarn, baumwollenes . . . . . = 50 =	—	15
Stickgarn, baumwollenes . . . . . = 50 =	—	15
Strickgarn, baumwollenes . . . . . = 50 =	—	15
Türkiſch rothes Garn . . . . . = 50 =	—	15
Kämelgarn . . . . . = 50 =	—	18
Sayettegarn . . . . . = 5 =	—	3
Wollengarn . . . . . = 5 =	—	3
Zwirn, ſiehe Zwirn.		
Floretgarn und Seidengarn . . . . . = 2 =	—	5
Garnlint, ſiehe Band, leinen.		
Gaze, wie Flor.		
Gelbholz, ſiehe Fuſtik unter Holz.		
Gerſte . . . . . die Laſt	—	24
Anm. 20 Tonnen pr. Laſt.		
Gerſtengraupen } ſiehe Grütze. **Gerſtengrütze** }		
Gerſtenmehl, ſiehe Mehl.		
Gewehre, Jagd-, werden nach dem Werthe verzollt.		
— Soldaten- . . . . . die Kiſte mit 100 Stück	—	24
Gewürznelken . . . . . die 100 Pfd.	—	36
Gips, geſtoßen oder gemahlen, wird nach dem Werthe verzollt.		
Gipsſteine, zollfrei.		
Glaswaaren, als:		
Flaſchen, leere . . . . . das Schock oder 60 Stück	—	1
— — . das Faß oder 2 Pipen mit Flaſchen	—	12
Anm. Die hier angeführten Flaſchen ſind ordinäre grüne von ¾ Pot und darunter; die größeren und beſſeren Sorten werden nach dem Werthe verzollt.		
Fenſterglas . . . . . die 4 Kiſten oder Körbe	—	15
Trinkgläſer in Kiſten von Venedig . . . die Kiſte	—	9
Anm. Dutzendweiſe und von andern Orten werden Trinkgläſer nach dem Werthe verzollt.		
Glockenmetall oder **Glockenſpeiſe** } . . . . . das Sch.Pfd.	—	24
Glötte oder **Silberglätte** . . . . . = Sch.Pfd.	—	6
Goldbrokat, ſiehe Brokat.		
Golddrath, ſiehe Drath.		
Goldmünzen, zollfrei.		

	Spec. Rthlr.	Sgr.
Goldpele . . . . . die 2 Stück	—	3
Goldstangen oder Goldbarren, zollfrei.		
Gordinger, wie fichtene oder föhrene Balken.		
Graphiterde von Preußen wird nach dem Werthe verzollt.		
Grauwerk . . . . . die 1000 Stück	—	36
Grobgrün, doppeltes . . . . . die 2 Stück	—	5
— einfaches . . . . . = 4 Stück	—	5
Anm. 25 Ellen sowohl doppeltes als einfaches Grobgrün werden aufs Stück gerechnet.		
Grütze und Graupen, als:		
Buchweizengrütze . . . . . die Last	—	18
Anm. 12 Tonnen pr. Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl nicht angegeben, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Eiergrütze . . . . . die 100 Pfd.	—	2
Gerstengraupen, Gerstengrütze, Graupen . . . . . die Last	—	30
Anm. 12 Tonnen pr. Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl nicht angegeben, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Hafergrütze . . . . . die Last	—	12
Anm. 12 Tonnen pr. Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl nicht angegeben, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Hirsegrütze, siehe Hirse.		
Mannagrütze . . . . . die 100 Pfd.	—	2
Perlgraupen . . . . . = 400 Pfd.	—	5
Grütze, ohne besondere Benennung . . . . . = 400 Pfd.	—	5
Gummi, als:		
Gummi arabicum . . . . . = 200 Pfd.	—	9
— barbarisches . . . . . = 200 Pfd.	—	9
— gedda . . . . . = 200 Pfd.	—	9
— senegal . . . . . = 200 Pfd.	—	9
— benzoe . . . . . = 100 Pfd.	—	9
— olibanum . . . . . = 100 Pfd.	—	9
alle andern Sorten oder die sogenannten Gummiharze werden nach dem Werthe verzollt.		
Gurkumei . . . . . die 100 Pfd.	—	4

H.

Haarpuder, wie Stärke.		
Haartuch . . . . . die 4 Stück	—	3
Hafer . . . . . die Last	—	12
Anm. 24 Tonnen pr. Last.		
Hafergrütze, siehe Grütze.		

	Spec. Rthlr.	Stüv.
Hafermehl, siehe Mehl.		
Hagel (Bleihagel) . . . . . die 100 Pfd.	—	2
Handschuhe, russische . . . . . die 1000 Paar	—	36
— andere Sorten werden nach dem Werthe verzollt.		
Handspaken . . . . . die 1000 Stück	—	16
Hanf . . . . . das Sch.Pfd.	—	8
Hanfgarn, siehe Garn.		
Hanföl, siehe Oel.		
Hanfsaat . . . . . die Last	—	18
Anm. 24 Tonnen pr. Last.		
Harnische . . . . . die 100 Stück	1	—
Harz . . . . . das Sch.Pfd.	—	6
Hausenblase . . . . . die 100 Pfd.	—	6
Hausgeräth, gebrauchtes, zollfrei.		
Häute, als:		
Pferdehäute . . / Kuhhäute . . . / Ochsenhäute . . / Häute von jungem Rindvieh (Engl. Kips) . — rohe, gesalzene und trockene, die 10 Decher oder 100 Stück . .	—	36
Häute von jungem Rindvieh (Engl. Kips) . . . . . — wenn solche unter 9 Pfd. Netto pr. Stück wiegen, rohe, gesalzene u. trockene, die 10 Decher oder 100 Stück	—	12
Elendshäute . . . . . der Decher oder 10 Stück	—	9
Hirschfelle . . . . . = Decher oder 10 Stück	—	9
Rennthierfelle . . . . . = Decher oder 10 Stück	—	9
Hede von Hanf und Flachs . . . . . die 10 Sch.Pfd.	—	36
Hedeleinen, siehe Leinwand.		
Hederich oder Ackerkohlsaamen, wie Rübsaat.		
Hellebarden . . . . . die 100 Stück	—	24
Helsingebuldan oder Helsingetuch — wie Buldan.		
Helsingeleinwand, siehe Leinwand.		
Hemden, wollene . . . . . die 10 Stück	—	3
Heringe, siehe Fische.		
Hermelin oder Hermelinfelle . . . . . 5 Zimmer	—	9
Anm. 1 Zimmer ist 40 Stück Felle.		
— Pelzwerk wird nach dem Werthe verzollt.		
Hirschfelle, siehe Häute.		
Hirse oder Hirsegrütze . . . . . die Last	—	30
Anm. 12 Tonnen pr. Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt ist, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Holz, als:		
Korkholz, siehe Korkholz.		

		Spec. Rthlr.	Stüv.
Holz, als:			
Pockholz	die 100 Pfd.	—	9
Süßholz	= 100 Pfd.	—	9
Fernambukholz und alle Sorten Brasilienholz	die 1000 Pfd.	—	30
Barholz	= 1000 Pfd.	—	8
Blauholz	= 1000 Pfd.	—	8
Caliaturholz	= 1000 Pfd.	—	8
Camholz	= 1000 Pfd.	—	8
Campecheholz	= 1000 Pfd.	—	8
Fiſetholz	= 1000 Pfd.	—	8
Fuſtik, von allen Sorten	= 1000 Pfd.	—	8
Galiciaholz	= 1000 Pfd.	—	8
Hondurasholz	= 1000 Pfd.	—	8
Japan- oder Sapanholz	= 1000 Pfd.	—	8
Proveneeholz	= 1000 Pfd.	—	8
Sandelholz	= 1000 Pfd.	—	8
Sapanholz, ſiehe oben.			
Nicaraguaholz	= 1000 Pfd.	—	12
Rio de la Hacheholz oder La Hacheholz	= 1000 Pfd.	—	12
St. Martinsholz	= 1000 Pfd.	—	12
Stockfiſchholz	= 1000 Pfd.	—	12
Bodenholz	das Großhundert oder 48 Schock	1	—
Faßholz	= Großhundert = 48 Schock	1	—
Franzholz oder Hollandsholz	= Großhundert = 48 Schock	1	—
Klappholz	= Großhundert = 48 Schock	1	—
Pipenholz	= Großhundert = 48 Schock	1	—
Büttner- oder Böttcherholz	die 4 Schock	—	3
Stabholz	= 4 Schock	—	3
Bootholz	= 25 Stück	—	6
Bootſtevenholz	= 25 Stück	—	6
Bergholzer	das Schock oder 60 Stück	1	—
Bohlholz, eichenes, wie eichene Balken.			
= fichtenes oder föhrenes, wie fichtene oder föhrene Balken.			
Riegelholz oder Querbalken, wie Balken.			
Bauholz	die 25 Stück	—	36
Halbholz	= 25 Stück	—	36
Kielholz	= 25 Stück	—	36
Knieholz	= 25 Stück	—	36
Krummholz	= 25 Stück	—	36
Langholz	= 25 Stück	—	36
Schiffsholz	= 25 Stück	—	36
Schrötholz, wie Kreuzholz.			
Kreuzholz	das Schock oder 60 Stück	—	24
Stauholz, von 9 Zoll und darüber, wie Balken.			
= unter 9 Zoll	das Schock oder 60 Stück	—	24
Viertelholz, von 9 Zoll und darüber, wie Balken.			

	Spec. Rthlr.	Stüv.
Holz, als:		
Viertelholz, unter 9 Zoll das Schock oder 60 Stück	—	24
Splittholz . . . . . die 100 Stück	—	2
Anm. Wenn Splittholz zugleich nach Faden und Stückzahl angegeben ist, wird der Zoll nach der Stückzahl gerechnet. Ohne Stückzahl wird der Faden zu 150 Stück angenommen.		
Pahl oder Pfahlholz, vierkantiges, wie Bohlholz.		
" " " rundes, wird nach der Dimension wie Rundhölzer verzollt.		
Rundhölzer, nach der Dimension, wie Masten.		
Hölzer von Riga (Rundhölzer) nach den Dimensionen, wie Masten.		
Hölzer □ o: Quadrathölzer, eichene, wie eichene Balken.		
— " " fichtene oder föhrene, wie fichtene oder föhrene Balken.		
— eichene, wie eichene Balken.		
— fichtene oder föhrene, wie fichtene oder föhrene Balken.		
— " " " runde, siehe Masten.		
— lindene, wie fichtene oder föhrene Balken.		
Holzwaaren, als:		
Hölzerne Bäcke		
— Bütten oder Milchbütten		
— Näpfe oder Milchnäpfe } die 5 Schock		
— Schüsseln . . . . . } od. 300 Stück	—	9
— Schalen		
— Tröge		
— Oehsfäßer } die 10 Schock oder 600 Stück	—	9
— Schaufeln }		
— Teller . . die 5 Schock oder 300 Stück	—	2
— Nägel, siehe Nägel.		
Holzasche, siehe Asche.		
Honig . . . . . die Last, 8 Ahmen oder 12 Tonnen	1	12
Anm. Wenn das Gewicht angegeben ist, wird der Zoll danach berechnet, indem 400 Pfd. Netto pr. Tonne dann gerechnet wird.		
Hopfen . . . . . das Sch. Pfd.	—	6
Hopfenstangen . . . . . die 1000 Stück	—	4

J.

Jacken, wollene, wie Hemden, wollene.		
Iltisfelle . . . . . die 1000 Stück	—	36
— Pelzwerk, wird nach dem Werthe verzollt.		
Indigo . . . . . die 100 Pfd.	—	36
Ingwer, eingemachter . . . . . " 100 "	—	24
— trockener . . . . . " 100 "	—	12
Joppenbier ist Prüssing, siehe Bier.		
Ister, siehe Nierenfett von Schweinen.		

	Spec. Rthlr.	Sgr.
Juchten oder Juften:		
über 5 Pfd. pr. Stück wiegend . der Decher oder 10 Stück	—	9
von und unter 5 Pfd. pr. Stück (roth und weiß bereitete Kalbfelle) . . . die 5 Decher oder 50 Stück	—	9
Juffers oder Jufferten sind Sparren, siehe Sparren.		

K.

Kabelgarn, siehe Tauwerk.		
Kabeltaue, siehe Tauwerk.		
Kabeltroſſen, siehe Tauwerk.		
Kabliau, siehe Fiſche.		
Kaddigbeeren sind Wachholderbeeren.		
Kälber . . . . . das Stück	—	8
Kalbfelle, rohe, geſalzene und trockene die 10 Decher oder 100 Stück	—	12
— " " " von 9 Pfd. Netto pr. Stück und darüber wie Häute von jungem Rindvieh, siehe Häute.		
— bereitete, siehe Juchten und Leder.		
Kaldaunen, geſalzene . . . . . die Laſt	—	36
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt.		
Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt iſt, werden 200 Pfd. Netto pr. Tonne gerechnet.		
Kalk, gemeiner, und Kalkſtein, zollfrei.		
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt.		
Kalemink von Rußland . . . . . die 100 Arſchinen	—	6
Kalmank, wie Bombaſin.		
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Kalmus . . . . . die 100 Pfd.	—	6
Kämelhaare . . . . . " 25 "	—	6
Kamelot . . . . . " 2 Stück	—	5
Anm. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.		
Kammertuch (leinenes) . . . . . die 4 Stück	—	15
Anm. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.		
Kaninchenfelle, graue . . . . . die 1000 Stück	—	9
— ſchwarze . . . . . " 1000 Stück	—	18
— wenn die Sorte nicht angegeben, die 1000 Stück	—	18
Kaninchenhaare . . . . . die 5 Pfd.	—	3
Kannefas oder Segeltuch, siehe Segeltuch.		
— einfache Melvings, siehe Leinwand.		
Kannen und Krüge . . . . . der Korb	—	36
Anm. In andern Emballagen und Stückweiſe werden Kannen nach dem Werthe verzollt.		
Kanonen, eiſerne, siehe Eiſen.		
— von Meſſing, siehe Meſſingkanonen.		
— " Metal, siehe Metalkanonen.		

	Spec. Rthlr.	Stüv.
Kapern, in Pipen und Orhoften . . die Pipe oder 2 Orhoft	—	18
— - kleinen Fäſſern, in Kiſten und dergleichen Emballagen werden nach dem Werthe verzollt.		
Kardamom . . . . . die 100 Pfd.	—	18
Kardendiſteln (Chardons) werden nach dem Werthe verzollt.		
Kartoffeln . . . . . die 100 Tonnen	—	18
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt.		
Käſe . . . . . das Sch.Pfd.	—	4
Kaſtanien . . . . . das Boisſeau	—	1
Anm. Nach dem Gewichte, ohne Boisſeaux, werden 100 Pfd. Netto pr. Boisſeau gerechnet.		
Katzenfelle . . . . . die 1000 Stück	—	36
— Pelzwerk, wird nach dem Werthe verzollt.		
Kaufmannsgüter, ſiehe Waaren.		
Kieſelſteine, ſiehe Steine.		
Kirſey, Osnabrücker . . . . . die 4 Stück	—	5
— alle andern Sorten, wie feines wollenes Tuch.		
Anm. 25 Ellen Kirſey aufs Stück gerechnet.		
Kiſten . . . . . die Laſt	—	18
Kitzfelle . . . . . die 1000 Stück	—	9
Klafterholz, zollfrei.		
Anm. 2 Faden pr. Laſt.		
Klappholz, ſiehe Holz.		
Kleider oder Kleidungsſtücke, fertige, neue, werden nach dem Werthe verzollt.		
— - — gebrauchte, zollfrei.		
Klingen, für Degen, Säbel und Schwerter . die 100 Stück	—	24
Klippfiſch, ſiehe Fiſche.		
Klötze von Aeſchen und Birkenholz, ſiehe Aeſchen- und Birkenhölzer.		
— von Eichenholz, ſiehe Eichene Blöcke.		
Kluwerbäume, wie Maſten, nach den Dimenſionen.		
Knickers, ſiehe Schüſſer.		
Knieholz, ſiehe Holz.		
Knochen o: Viehknochen . . . . . das Sch.Pfd.	—	1
Kobalt oder Kobalterz . . . . . die 100 Pfd.	—	3
Kohlſaat, wie Rülſaat.		
Knuppel (Ganze) . . . das Großhundert oder 48 Schock	1	—
Korinthen . . . . . die 200 Pfd.	—	9
Korke oder Pfropfen, werden nach dem Werthe verzollt.		
Korkholz in Bündeln . . . . . die 5 Bundel	—	6
— in andern Emballagen, wird nach dem Werthe verzollt.		
Kraftmehl, ſiehe Stärke.		
Krapp . . . . . die 200 Pfd.	—	9
Kratzen, als:		
Fabrikkratzen (Chardes fabriques oder Chardes à carder) werden nach dem Werthe verzollt.		

	Spec. Rthlr.	Sgr.
Kratzen, als:		
Kardendisteln (Chardons) siehe Kardendisteln.		
Wollkratzen, siehe Wollkratzen.		
Kreide, weiße, ungemahlene, und Kreidestein, zollfrei.		
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
— — gemahlene oder gestoßene, wird nach dem Werthe verzollt.		
— rothe, wird nach dem Werthe verzollt.		
— schwarze, wird nach dem Werthe verzollt.		
Krüge . . . . . der Korb	—	36
Anm. In andern Emballagen und stückweise werden Krüge nach dem Werthe verzollt.		
Krummholz, siehe Holz.		
Kubeben oder Kubebenpfeffer . . . . . die 100 Pfd.	—	8
Küchenfett, siehe Fett.		
Kugeln, siehe Kugeln, eiserne, unter Eisen.		
Kühe . . . . . das Stück	—	18
Kuhhäute, siehe Häute.		
Kulters, werden nach den Dimensionen berechnet wie Norwegische und Schwedische Sparren, siehe Sparren.		
Kumin . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Kümmel, siehe Kumin.		
Kupfer . . . . . das Sch.Pfd.	—	24
Kupferarbeit, wie Kupfer.		
Kupferblech, wie Kupfer.		
Kupferdrath, wie Kupfer.		
Kupferrauch . . . . . das Sch.Pfd.	—	6
Kupferwasser . . . . . " "	—	6
Kürasse . . . . . die 5 Stück	—	8
Kurkumei, siehe Gurkumei.		

L.

Laberdan, siehe Fische.		
Lachs, siehe Fische.		
Laken, siehe Tuch, wollenes.		
Lakritzen oder Lakritzensaft . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Lammfelle . . . . . die 1000 Stück	—	18
Langetten oder Garnlint, siehe Band, leinen.		
Längfisch oder Längling, siehe Fische.		
Latten, als:		
eichene . . . . . die 10 Stück	—	4
fichtene und föhrene:		
doppelte oder Topp-Latten:		
6 Faden und darüber lang . . . . . die 10 Stück	—	4
unter 6 Faden lang . . . . . die 10 Stück	—	3
einfache oder Strohlatten . . . . . die 1000 Stück	—	8
von Norwegen und Schweden . . die 1000 Stück	—	8
Anm. Der Faden Latten von Norwegen und Schweden wird zu 150 Stück gerechnet, wenn die Stückzahl nicht angegeben ist.		

	Spec. Rthlr	Stüv.
Lauch, siehe Zwiebeln.		
Leder, als:		
Abfall-Leder . . . . . die 200 Pfd.	—	9
Leimleder . . . . . die 200 Pfd.	—	9
Pumpenleder . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Sohlleder . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Alaunleder . . . . . die 1000 Stück	—	36
Basanleder . . . . . die 5 Decher oder 50 Stück	—	9
Cordouanleder . . . . . der Decher oder 10 Stück	—	6
Gar- und Rindleder . . . der Decher oder 10 Stück	—	6
Rauchleder . . . . . die 5 Decher oder 50 Stück	—	18
Rindleder, siehe oben.		
Rothlas . . . . . die 5 Decher oder 50 Stück	—	18
Rußleder, siehe Juchten.		
Saffian, siehe Spanischleder untenstehend.		
Sämischleder . . . . . die 5 Decher oder 50 Stück	—	18
Schottischleder . . . . . der Decher oder 10 Stück	—	9
Spanischleder oder Saffian, der Decher oder 10 Stück	—	6
Wachsleder . . . . . der Decher oder 10 Stück	—	6
Weißleder . . . . . die 1000 Stück	—	36
Bereitetes Leder, welches nicht besonders genannt ist der Decher oder 10 Stück	—	6
Leidsegrün, wie einfaches Grobgrün.		
Leim . . . . . die 100 Pfd.	—	6
Leinsaat . . . . . die Last	—	36
Anm. 24 Tonnen pr. Last.		
Leinwand, als:		
Boldavet oder Kannefas, „doppeltbreit," die 4 Stück oder Rollen	—	15
" " " „einfache Melvings," die 2 Stück	—	3
" " " Französischer } wie doppeltbrei-		
" " " Danziger . . } te Boldavets.		
" (oder Boldavet-Hedeleinen) von Pillau, siehe Hedeleinen unten.		
Anm. 50 Ellen von allen Sorten Boldavet oder Kannefas werden aufs Stück gerechnet.		
Buldan, wie Boldavet.		
Kannefas, siehe Boldavet.		
Melvings Boldavet, wie einfache Boldavets.		
Bremer Leinen }		
Bretagnes }		
Englisches Leinen } . . . . . die 2 Stück	—	5
Irisches Leinen }		
Schottisches Leinen }		
Anm. 25 Ellen von allen diesen Leinen werden aufs Stück gerechnet.		

		Spec. Rthlr.	Stüv.
Flämiſches Leinen von Holland . Flandriſches Leinen . . . . . Holländiſches Leinen . . . . . Schleſiſches Leinen . . . . . Weſtphäliſches Leinen	. . die 2 Stück	—	5
Anm. 25 Ellen von dieſen Leinen werden aufs Stück gerechnet.			
Flachsleinen überhaupt . . . . . Helſinger Leinen von Flachs . . . . . Königsberger, Pillauer und Helſinger Leinen, wenn nicht angegeben welche Sorte . . . . . Pommerſches Leinen und alle ähnliche Leinen	die 2 Stück	—	3
Anm. 25 Ellen von dieſen Leinen werden aufs Stück gerechnet.			
Stettiner Leinen	das Stück	—	1
Anm. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.			
Leinwand, als: Hanfleinen . . . . . Helſinger Leinen von Hanf . . . . . Futterleinen . . . . . Packleinen . . . . . Craeauer-Leinen . . . . . Podoliſches oder Polniſches Leinen . . Sackleinen . . . . . Hedeleinen überhaupt	die 4 Stück	—	3
Anm. 50 Ellen von dieſen Leinen werden aufs Stück gerechnet.			
Schwarzes Hedeleinen	die 8 Stück	—	3
Anm. 50 Ellen werden aufs Stück gerechnet.			
Grobes Osnabrücker Leinen . . . . Steifleinen	die 100 Ellen	—	3
Platilles royales, wie doppeltbreite Boldavets.			
Leinwand, als: Ruſſiſches Leinen, nemlich: Hanfleinen . . . . . Flämiſches Leinen . . . . . Sackleinen . . . . . Raventuch und alle andere Ruſſiſche Leinen von St. Petersburg und ganz Rußland, mit Ausnahme von Segeltuch und Preſenningstuch	die 200 Arſchinen . .	—	3
Anm. 50 Arſchinen = 1 Stück.			
Leiterhölzer, ſowohl zugehauene, als rauhe, werden nach der Länge und Dicke wie Sparren berechnet.			
Lichter, von Talg und Wachs, ſiehe Talg- und Wachslichter.			
— Spermaceti, werden nach dem Werthe verzollt.			
Lignum vitae, ſiehe Pockholz, unter Holz.			

	Spec. Rthlr.	Stüv.
Limonen, frische, die Kiste, ohne Rücksicht auf die Stückzahl,	—	1
Anm. 20 Kisten pr. Last.		
— gesalzene . . . . . die Pipe oder 2 Orhoft	—	18
Lindene Balken, siehe Balken von Lindenholz.		
— Bretter und Planken, siehe Planken von Lindenholz.		
— Hölzer, wie fichtene oder föhrene Balken.		
Linsen . . . . . die Last	—	30
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
Lint, siehe Band.		
Lint (Garn), siehe Band, leinen.		
Lorbeeren . . . . . die 200 Pfd.	—	9
Lubben oder Schaufelstangen, wie ordinäre Sparren.		
Luckfaye, wie einfache Saye.		
Lunten . . . . . das Sch. Pfd.	—	9

M.

Macis, siehe Muskatenblume.		
Makeyer, Türkische, doppelte . . . . . die 2 Stück	—	5
— - einfache . . . . . die 4 Stück	—	5
Anm. 25 Ellen Makey werden aufs Stück gerechnet.		
Makrelen, siehe Fische.		
Malz . . . . . die Last	—	18
Anm. 20 Tonnen pr. Last.		
Mandeln . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Maniget . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Manna oder Mannasaft, wird nach dem Werthe verzollt.		
Mannagrütze, siehe Grütze.		
Manufakturwaaren, siehe Waaren.		
Marderfelle . . . . . der Zimmer	—	30
der Zimmer ist 40 Stück.		
— Pelzwerk wird nach dem Werthe verzollt.		
Masten, Mastbäume und alle andern runden fichtenen oder föhrenen Hölzer:		
große, von 15 Palmen und darüber . . das Stück	—	24
kleinere, oder Spieren von 7 bis unter 15 Palmen das Stück	—	8
Boots- und Toppmasten		
Flaggenstangen, oder . . . . . die 5 Stück	—	6
kleine Spieren unter 7 Palmen . .		
Mauerlatten . . . . . das Schock oder 60 Stück	1	—
Mehl, von allen Sorten, als: Gersten-, Hafer-, Roggen-, Weizenmehl, ꝛc. . . . . die Last	—	24
Anm. Wenn das Gewicht angegeben ist, werden stets 200 Pfd. Netto pr. Tonne und 12 Tonnen pr. Last gerechnet.		
Mennige . . . . . die 100 Pfd.	—	2

		Spec. Rthlr.	Stüv.
Messing	das Sch.Pfd.	—	24
— Arbeit	der Korb, wiegend 1 Sch.Pfd.	—	24
— Drath, wie Messing-Arbeit.			
— Kanonen	das Sch.Pfd.	—	24
Metal, wie Messing.			
— Arbeit, wie Messing-Arbeit.			
— Kanonen, wie Messing-Kanonen.			
Meth	die Last	1	24
Anm. 12 Tonnen pr. Last.			
Milchkummen und Näpfe, siehe Näpfe unter Holzwaaren.			
Mobilien, alte, gebrauchte, zollfrei.			
— neue, werden nach dem Werthe verzollt.			
Mohnsaamen, wie Canariensaamen.			
Molton, wie einfache Saye.			
Most, siehe Cider.			
Mühlenflügel, von 7 bis unter 15 Palmen	das Stück	—	8
— von andern Dimensionen, wie Masten.			
Mühlsteine, werden nach dem Werthe verzollt.			
Mumme, siehe Bier.			
Münzen, Gold- und Silber-, zollfrei.			
Muskaten o: Muskatnüsse	die 100 Pfd.	—	36
Muskatenblume	die 100 Pfd.	—	36
Musketen, siehe Gewehre.			

N.

Nägel, eiserne, von Rußland und Schweden	das Sch.Pfd.	—	12
— - von andern Orten	die 100 Pfd.	—	4
— kupferne	das Sch.Pfd.	—	21
— Messing- und Metal-	das Sch.Pfd.	—	21
— hölzerne Schiffs-	die 10,000 Stück	—	9
Nähseide, siehe Seide.			
Nähgarn oder Zwirn, siehe Zwirn.			
Nelken, siehe Gewürznelken.			
Nelkenpfeffer ist Piment.			
Nellou, siehe Paddy.			
Neunaugen, siehe Fische.			
Nierenfett von Schweinen (Jster)	die 2 Sch.Pfd.	—	9
Nüsse, Hasel-	die Last	—	12
Anm. 12 Tonnen pr. Last.			
— Wall-, siehe Wallnüsse.			

O.

Ocher	die 200 Pfd.	—	1
Ochsen	das Stück	—	18
Ochsenhäute, siehe Häute.			

	Spec. Rthlr.	Sgr.
Oel, als: Baumöl . . . Lissabonöl . . Olivenöl . . . } . . . . . das Faß o: Pipe	—	36
Anm. 900 Pfd. Netto werden auf eine Pipe Baum-, Lissabon- oder Oliven-Oel gerechnet; das Gewicht wird bei der Zollberechnung zum Grunde gelegt, wenn das Maaß nicht angegeben ist.		
Oel, als: Hanföl . . . . Leinöl. . . . . Rapp- oder Rüböl . . . . Rundsaatöl . . } . . . . . die 2 Ahmen	—	9
Pechöl . . . . . die 2 Ahmen	—	9
Anm. 1 Sch.Pfd. Netto von diesen Sorten Oel wird auf den Ahm gerechnet.		
Oel, wohlriechendes, wird nach dem Werthe verzollt.		
— Palm-, wird nach dem Werthe verzollt.		
— Spermaceti-, ist Thran.		
— Terpentin-, wird nach dem Werthe verzollt.		
— in Bouteillen, wird nach dem Werthe verzollt.		
Oehsfäßer, siehe Holzwaaren.		
Oker, siehe Ocher.		
Oeland-Steine, siehe Steine.		
Olibanum, siehe Gummi olibanum.		
Oliven, in Pipen und Orhoften . die Pipe oder 2 Orhoft	—	18
— in kleinen Fässern, in Kisten und ähnlichen Emballagen, werden nach dem Werthe verzollt.		
Onberoofde Krapp, siehe Krapp.		
Operment, siehe Auripigment.		
Orangen, frische, die Kiste, ohne Rücksicht auf die darin befindliche Stückzahl, ...	—	1
Anm. 20 Kisten pr. Last.		
— gesalzene, wie gesalzene Limonen.		
Orlean . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Otterfelle . . . . . die 100 Stück	1	24
— Pelzwerk, wird nach dem Werthe verzollt.		

P.

Packleinen oder Packtuch, siehe Leinwand.		
Paddy oder Nellou, siehe Reis in der Schaale.		
Papier . . . . . die 8 Ries	—	3
Anm. Wenn in Ballen, ohne Angabe der Rieszahl, angeführt, werden 10 Ries pr. Ballen gerechnet.		
— Pappe und Tapetenpapier werden nach dem Werthe verzollt.		

	Spec. Rthlr.	Stüv.
Paradieskörner . . . . . die 100 Pfd.	—	3
Paſtel, ſiehe Waid.		
Pech (grob Band) . . . . . die Laſt	—	18
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt.		
— (klein Pech) . . . . . die Laſt	—	9
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt.		
Pechöl, ſiehe Oel.		
Pelzwerk, jeder Art, wird nach dem Werthe verzollt.		
Anm. Mit Rückſicht auf Zobel und Zobelpelzwerk, ſiehe Zobel.		
Perpetuelle, Perpetuan oder Sempiterne, wie Sartuch.		
Pfeffer . . . . . die 100 Pfd.	—	12
Pferde . . . . . das Stück	—	36
Pferdedecken, ſiehe Decken.		
Pferdehäute, ſiehe Häute.		
Pflaſterſteine, zollfrei.		
Pflaumen, ungariſche . . . . . die 800 Pfd.	—	18
— ordinaire (o: Zwetſchen) . . . die 800 Pfd.	—	18
— in Pipen . . . . die Pipe, wiegend 800 Pfd.	—	18
— in andern Fäſſern, wenn die Sorte nicht angegeben . . . . . die 800 Pfd.	—	18
— in Kiſten, Schachteln und ähnlichen Emballagen, wenn die Sorten nicht angegeben ſind, wie Katharinenpflaumen.		
Pfropfen, ſiehe Korke.		
Piment . . . . . die 200 Pfd.	—	9
Planken und Bretter von Ahorn und Lindenholz:		
von 21 Fuß Länge und darüber das Schock oder 60 Stück	—	36
von 18 bis unter 21 Fuß Länge das Schock oder 60 Stück	—	24
unter 18 Fuß Länge . . . . . die 1000 Stück	—	36
Plankenden und Brettenden von Ahorn und Lindenholz werden nach dem Fußmaaße wie Planken und Bretter von Ahorn und Lindenholz verzollt.		
Planken und Bretter von Aeſchen- und Buchenholz werden wie Planken und Bretter von Eichenholz verzollt.		
Plankenden und Brettenden von Aeſchen- und Buchenholz, werden wie Plankenden und Brettenden von Eichenholz verzollt.		
Planken und Bretter von Eichenholz das Schock oder 60 Stück	1	—
Plankenden und Brettenden von Eichenholz:		
von 8 Fuß und darunter, das Schock oder 60 Stück	—	12
von anderer Länge wie Planken und Bretter von Eichenholz, ſiehe oben.		
Planken, fichtene oder föhrene, ſiehe Dielen, fichtene oder föhrene.		
Anm. Zichtene oder föhrene Planken, vierkantige,		

	Spec. Rthlr.	Stüv.
9 Zoll und darüber dick (Tallplankor oder Thick-Stuffs) zum Schiffbau, werden wie fichtene oder föhrene Balken berechnet. Sind sie hingegen unter 9 Zoll dick, werden sie wie fichtene oder föhrene Dielen von 21 Fuß und darüber berechnet, nemlich 36 Stüver pr. Schock oder 60 Stück.		
Plankenden und Brettenden, fichtene oder föhrene, siehe Dielenden, fichtene oder föhrene.		
Platilles royales, siehe Leinwand.		
Pledding, siehe Steifleinen unter Leinwand.		
Plüsch, wie Caffa.		
Polemiten, siehe Kamelot.		
Pomeranzen, wie Orangen.		
Porter . . . . . die 2 Orhoft	—	9
Anm. Von England sind 54 Gallons = 1 Orhoft. Von Schweden: 90 Kannor = 1 Orhoft.		
— auf Bouteillen, wird nach dem Werthe verzollt.		
Posamente von Gold und Silber . . . . . das Pfd.	—	5
— - Seide . . . . . die 2 Pfd.	—	5
— - Wolle . . . . . die 8 Pfd.	—	15
Pottasche, siehe Asche.		
Pottloth, siehe Reißblei.		
Presenningtuch, wie Segeltuch.		
Prünellen . . . . . die 200 Pfd.	—	9
Prüssing, siehe Bier.		
Puder, siehe Haarpuder.		
Pulver, siehe Schießpulver.		
Pumpenhölzer . . . . . die 25 Stück	—	36
Pumpenleder, siehe Leder.		
Q.		
Queckſilber . . . . . die 25 Pfd.	—	18
R.		
Raaen (Schiffsraaen) von 7 bis unter 15 Palmen das Stück	—	8
— - von andern Dimensionen, wie Masten.		
Raff und Raffrekel, siehe Fische.		
Rafter (eine Art Sparren) 5 à 6 zöllige . . die 10 Stück	—	4
— von andern Dimensionen, wie norwegische und schwedische Sparren.		
Rapontica . . . . . die 25 Pfd.	—	9
Rappsaat oder Rübsaat . . . . . die Last	—	36
Anm. 24 Tonnen pr. Last.		
Rasch, wie Bombasin.		
Rattin, wie feines wollenes Tuch.		
Räucherwerk, o: Weihrauch . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Raventuch, siehe Leinwand.		

	Spec. Rthlr.	Sgr.
Reis, geschälter . . . . . die 200 Pfd.	—	9
— in der Schaale (o: Paddy oder Nellou) die 400 Pfd.	—	6
Anm. Der Bushel ist 45 Pfd. Netto.		
Reißblei, siehe Bleierz.		
Rennthierhäute, siehe Häute.		
Rhabarber . . . . . die 25 Pfd.	—	9
Ribben von Preußen und Rußland das Schock oder 60 Stück	1	—
— " Norwegen und Schweden:		
5 à 6 zöllige . . . . . 10 Stück	—	4
von andern Dimensionen, wie norwegische und schwedische Sparren.		
Ricken, wie fichtene oder föhrene Sparren.		
Riemen, große . . . . . das Schock oder 60 Stück	—	12
— kleine . . . . . das Schock oder 60 Stück	—	8
— wenn die Sorte nicht angegeben . . das Schock oder 60 Stück	—	12
Rinder, wie Kühe.		
Rinderhäute, wie Ochsen- und Kuhhäute, siehe Häute.		
Rinnenhölzer . . . . . die 25 Stück	—	36
Roggen . . . . . die Last	—	24
Anm. 20 Tonnen pr. Last.		
Roggenbrod, siehe Brod von Roggen.		
Roggenmehl, siehe Mehl.		
Romanfelle . . . . . die 4 Dutzend	—	9
Rosette, blaugemengte . . . . . das Stück	—	3
Anm. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.		
Rosinen in Körben . . . . . die 400 Pfd.	—	9
— " " wenn das Gewicht unbekannt ist der Korb	—	1
— schwarze oder Korinthrosinen . . . die 200 Pfd.	—	9
— andere Sorten . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Röthe von Danzig . . . . . das Sch. Pfd.	—	9
— " Schweden . . . . . die Last	1	—
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
— " andern Orten, wie Krapp.		
Rothstein, wie verarbeiteter Bernstein.		
Roucou ist Orlean.		
Rubsaat, siehe Rapssaat.		
Ruder, Schiffs-, große . . . das Schock oder 60 Stück	—	12
— kleine . . . das Schock oder 60 Stück	—	8
— ohne Angabe der Beschaffenheit das Schock oder 60 Stück	—	12
Ruderstöcke o: Steuerpfosten das Schock oder 60 Stück	1	21
Ruderstangen o: Steuerstangen das Schock oder 60 Stück	1	—
Rum, siehe Branntwein.		
Rundhölzer, siehe Holz.		
Rundwerk, wie verarbeiteter Bernstein.		

	Spec. Rthlr.	Stüv.
S.		
Säbel, wie Schlachtschwerter.		
Säbelklingen, siehe Klingen.		
Sackleinen, siehe Leinwand.		
Saffian, siehe Leder.		
Saffran . . . . . die 2 Pfd.	—	9
Salpeter . . . . . die 100 Pfd.	—	6
Salz, Lüneburger . . . . . die Last	—	36
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
— alles andere . . . . . die Last	—	24
Anm. 18 Tonnen pr. Last.		
Saamen oder Saat, siehe die verschiedenen Benennungen.		
Sämisch-Leder, siehe Leder.		
Sammet, feiner . . . . . das Stück	—	9
Anm. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.		
— Halb- . . . . . die 2 Stück	—	9
Anm. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.		
— Zwirn, wie Halb-Sammet.		
Sammet, Seidenzeug und Tuch . . . 1 Faß Kramwaaren	—	30
— " " " 1 Packen oder Faß, 100 Rthl. werth.	—	30
Sandelholz, siehe Holz.		
Sandsteine oder Blocksteine werden nach dem Werthe verzollt.		
Sapanholz, siehe Holz.		
Sarsaparilla . . . . . die 100 Pfd.	—	18
Sartuch oder Sarsche . . . . . die 4 Stück	—	5
Anm. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.		
Satin, von Baumwolle werden nach dem Werthe verzollt.		
— " Seide . . . . . die 2 Stück	—	9
Anm. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.		
— " Wolle . . . . . die 4 Stück	—	5
Anm. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.		
Saye, doppelte . . . . . die 2 Stück	—	9
— einfache . . . . . die 4 Stück	—	5
Anm. 25 Ellen sowohl doppelter wie einfacher Saye werden aufs Stück gerechnet.		
Sayegarn oder Sayettegarn, siehe Garn.		
Schafsfelle . . . . . die 1000 Stück	—	36
Schalong, wie einfache Saye.		
Anm. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.		
Schaufeln von Eisen, siehe Eisen.		
— " Holz, siehe Holzwaaren.		
Schaufelstangen, wie ordinaire Sparren.		
Schetter (Dwelg) von allen Sorten . . . . die 4 Stück	—	3
Anm. 50 Ellen werden aufs Stück gerechnet.		

	Spec. Rthlr.	Sgr.
Schiemannsgarn, siehe Garn.		
Schießpulver . . . . . die 100 Pfd.	—	6
Schiffsholz, siehe Holz.		
Schiffs-Inventarium, gestrandetes, zollfrei.		
Schiffsnägel, hölzerne, siehe Nägel.		
Schiffs-Spillen, eiserne . . . . . das Sch.Pfd.	—	6
— — hölzerne, nach den Dimensionen, wie Rundhölzer.		
Schinken, siehe Speck.		
Schlachtschwerter . . . . . die 25 Stück	—	12
Schleifsteine, kleine, zollfrei.		
Schmack, siehe Sumach.		
Schnüre, seidene, siehe Seide, verarbeitete.		
Schreine, gemalte . . . . . der Korb	—	18
Schüsser oder Läufer (Knickers) . . . . . das Faß	—	18
Schwanenboy, wie Boy.		
Schwarzblech, siehe Blech.		
Schwefel . . . . . die Last oder 12 Sch.Pfd.	1	—
Schwertgefäße, siehe Degengefäße.		
Schwertklingen, siehe Klingen.		
Schwertpfosten . . . . . die 5 Stück	—	6
Segelgarn, siehe Garn.		
Segeltuch . . . . . die 4 Stück oder Rollen	—	15
Anm. 50 Ellen werden aufs Stück oder die Rolle gerechnet.		
— altes, für die Papiermühlen, wird nach dem Werthe verzollt.		
Seide, rohe oder unverarbeitete, als:		
rohe Seide, von allen Sorten, Flock- oder Floretseide . . . . . Organsinseide . . . . . } ungefärbt und unverarbeitet, die 10 Pfd.	—	3
— verarbeitete, als:		
Band von Seide und Floret mit Gold und Silber; Posamente von Seide und Floret mit Gold und Silber . . . . . das Pfd.	—	5
Band von Seide und Floret; Franzen von Seide und Floret; seidene Schnüre; Stick- und Nähseide; Posamente von Seide, und ähnliche Artikel von verarbeiteter Seide . . . . die 2 Pfd.	—	5
Seidene Stoffe, siehe Stoffe, seidene.		
— Strümpfe, siehe Strümpfe.		
— Waaren, siehe Waaren.		
Seife, grüne . . . . . die Last	—	36
Anm. 12 Tonnen pr. Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt ist, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
— weiße und spanische . . . . . die 100 Pfd.	—	9
— wohlriechende, wird nach dem Werthe verzollt.		
Seyfisch, siehe Fische.		

	Spec. Rthlr.	Stüv.
Sempiterne, siehe Perpetuelle.		
Senfſaamen . . . . . die Laſt	—	30
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt. Nach dem Gewichte, ohne Maaßangabe, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Siena-Erde iſt Ocher.		
Silberbarren, zollfrei.		
Silberbrokat, ſiehe Brokat.		
Silberdrath, ſiehe Drath.		
Silberglätte, ſiehe Glötte.		
Silbermünze, zollfrei.		
Soda . . . . . die 100 Pfd.	—	1
Sohlleder, ſiehe Leder.		
Spangrün oder Grünſpan . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Sparren, eichene . . . . . das Stück	—	3
fichtene oder föhrene:		
große, oder über 36 Fuß Länge . die 2 Stück	—	3
von 36 Fuß . . . . . die 5 Stück	—	2
unter 36 Fuß, oder ordinaire . die 1000 Stück	—	16
norwegiſche und ſchwediſche:		
9 Zoll dick und darüber . . . . die 2 Stück	—	3
von 7 bis unter 9 Zoll dick . . die 5 Stück	—	6
" 5 " " 7 " " . . die 5 Stück	—	2
unter 5 Zoll dick, oder ordinaire, die 1000 Stück	—	16
Spaten, eiſerne, ſiehe Eiſen.		
Speck . . . . . das Sch.Pfd.	—	6
Anm. Die Tonne, ohne Aufgabe des Gewichts, wird zu 1 Sch.Pfd. Netto gerechnet.		
Spermaceti-Lichter, ſiehe Lichter.		
— Oel iſt Thran.		
Spiauter, ſiehe Zink.		
Spieren, nach den Dimenſionen, wie Maſten.		
Spießeiſen . . . . . die 100 Stück	—	6
Spießglanz oder Antimonium . . . . . das Sch.Pfd.	—	12
Spießſtaken . . . . . die 100 Stück	—	6
Spiker, wie Nägel, eiſerne.		
Splittholz, ſiehe Holz.		
Spriet . . . . . das Orhoft von 30 Vierteln	—	24
Stäbe, als:		
Schwediſche . . . . . die 8 Schock	—	1
alle andere Sorten, das Großhundert oder 18 Schock	—	36
Anm. Boden, die zu Stäben gehören, werden zu Stäben reducirt und nach dem für Stäbe beſtimmten Zolle berechnet.		
Stabholz, ſiehe Holz.		
Stahl von Rußland und Schweden . . . . . das Sch.Pfd.	—	12
— " andern Orten . . . . . die 100 Pfd.	—	4
Stahldrath, ſiehe Drath.		

	Spec. Rthlr.	Stüv.
Stangen, fichtene oder fohrene, werden nach der Länge und Dicke wie Sparren verzollt.		
— von Birken und Erlenholz, wie ordinaire Sparren.		
Stärke . . . . . die 300 Pfd.	—	8
Stauholz, siehe Holz.		
Steine, Oeland- . . . . . die 100 Fuß	—	3
Anm. Wenn das Fußmaaß unbekannt ist, wird jeder Stein zu 2 Fuß gerechnet.		
— kleine, oder Kieſel zu Fiſchernetzen (Lodſtene) zollfrei.		
— Bauſteine, werden nach dem Werthe verzollt.		
Steinkohlen, aller Art, darunter abgeſchwefelte oder ſogenannte Cokes, nebſt Cinders, zollfrei.		
Steinkohlen-Pech . . . . . die Laſt	—	18
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt.		
— Theer . . . . . die Laſt	—	18
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt.		
Steuerpfoſten, ſiehe Ruderſtöcke.		
Steuerſtangen, ſiehe Ruderſtangen.		
Stiere . . . . . das Stück	—	18
Stockfiſch, ſiehe Fiſche.		
Stockfiſchholz, ſiehe Holz.		
Stoffe, ſeidene, welche nicht beſonders angeführt ſind, die 2 Stück	—	9
Anm. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.		
— wollene, ſiehe Waaren, wollene.		
Stör, ſiehe Fiſche.		
Strickgarn, baumwollenes, ſiehe Garn.		
— wollenes, ſiehe Garn, wollenes.		
Strohaſche, ſiehe Aſche.		
Stroh-Bücklinge oder geräucherte Heringe, ſiehe Fiſche.		
Strömlinge, ſind Heringe, ſiehe Fiſche.		
Strümpfe, als:		
baumwollene Strümpfe . . . . . die 50 Paar	—	6
— Halbſtrümpfe und — Kinderſtrümpfe . . die 100 Paar	—	6
— geſtrickte . . . . . die 50 Paar	—	30
— ſeidene . . . . . das Dutzend Paar	—	30
— tuchene, grobe . . . . . das Dutzend Paar	—	1
— wollene:		
feine gewebte, feine Kirſey und Sayette . . . die 10 Paar	—	3
feine gewebte Halb- und Kinderſtrümpfe, feine Kirſey- und Sayette-Halb- und Kinderſtrümpfe, . . . die 20 Paar	—	3
— grobe, wollene, von allen Sorten die 2 Dutzend Paar	—	1

	Spec. Rthlr.	Stüv.
Sturmhauben . . . . . 25 Stück	—	3
Succade . . . . . die 100 Pfd.	—	24
— in Orhoften . . . . . das Orhoft von 150 Pfd.	—	36
Sumach . . . . . die 400 Pfd.	—	9
Süßholz, siehe Holz.		
Syrup . . . . . das Faß o: Pipe	—	36
Anm. 1200 Pfd. Netto werden auf eine Pipe gerechnet, und das Gewicht bei der Zollberechnung zum Grunde gelegt, wenn das Maaß nicht angegeben iſt.		

T.

Taback, als:		
Cigarren, werden nach dem Werthe verzollt.		
Schnupftaback, wird nach dem Werthe verzollt.		
Ukrainer- oder Ruſſiſcher Taback . . das Sch.Pfd.	—	8
alle andere Sorten Blätter-, Rauch- und Kau-Taback . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Tabackſtengel, werden nach dem Werthe verzollt.		
Taft . . . . . die 2 Stück	—	9
Anm. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.		
Takel, ſiehe Tauwerk.		
Talg . . . . . das Sch.Pfd.	—	6
Talglichter, wie Talg.		
Tangaſche, ſiehe Aſche.		
Tartarille oder tartariſcher Buchweizen, ſiehe Buchweizen.		
Tauwerk:		
Ankertaue . . Kabelgarn . . Kabeltaue . . Kabeltroſſen . Takel und . . Troſſen . . . . . das Sch.Pfd.	—	6
— Altes . . . . . die 5 Sch.Pfd.	—	18
— von einer Strandung herrührend, zollfrei.		
Teller, hölzerne, ſiehe Holzwaaren.		
Terpentin . . . . . das Sch.Pfd.	—	6
Terpentinöl, wird nach dem Werthe verzollt.		
Theer (grob Band) . . . . . die Laſt	—	18
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt.		
— (klein Theer) . . . . . die Laſt	—	9
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt.		
Thierknochen, wie Knochen.		
Thonerde, jeder Art, zollfrei; jedoch wird ausgenommen: Pfeifenthon, welcher nach dem Werthe verzollt wird.		
Thran . . . . . die 2 Orhoft	—	9
Anm. 8 Orhoft pr. Laſt.		
Tirumtey iſt Beiderwand.		

	Spec. Rthlr.	Sgr.
Toppmaſten, ſiehe Maſten.		
Topplatten, ſiehe Latten.		
Trillich oder Drell, ſiehe Drell.		
Trip . . . . . die 4 Stück	—	5
Anm. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.		
Tröge, hölzerne, ſiehe Holzwaaren.		
Troſſen, ſiehe Tauwerk.		
Tuch oder Laken, wollenes, als:		
Engliſches		
Holländiſches und feines Tuch . . . . . die 8 Stück	—	36
grobes Schottiſches		
grobes Amſterdammer . .		
grobes Flämiſches und . .		
grobes Franzöſiſches Tuch . . . . die 16 Stück	—	30
Fierloed oder grobes Holländiſches, inſofern es nicht beſonders angeführt iſt, nebſt allem andern groben Tuche . . . . . die 16 Stück	—	36
Anm. 25 Ellen von allen Sorten Tuch werden aufs Stück gerechnet.		
Tuchleiſten . . . . . das Dutzend	—	1
Twiſt und baumwollenes Garn, ſiehe Garn.		

U.

Unberaubter Krapp, ſiehe Krapp.

V.

Vermillon, ſiehe Zinnober.		
Viehknochen, ſiehe Knochen.		
Vitriol . . . . . das Sch. Pfd.	—	6
Vitriol-Oel, wird nach dem Werthe verzollt.		

W.

Waaren, baumwollene, oder baumwollene Manufacturwaaren, inſofern dieſelben in gegenwärtigem Zolltarif nicht beſonders angeführt ſtehen, oder unter den darin erwähnten Sorten begriffen ſind, werden nach dem Werthe verzollt.		
— ſeidene, inſofern dieſelben in dieſem Zolltarif nicht beſonders angeführt ſtehen, oder unter den darin erwähnten Sorten begriffen ſind, werden nach dem Werthe verzollt.		
— wollene, oder wollene Manufacturwaaren, Stoffe und Zeuge, inſofern dieſelben in dieſem Zolltarif nicht beſonders angeführt ſtehen, oder unter den darin erwähnten Sorten begriffen ſind, werden nach dem Werthe verzollt.		

		Spec. Rthlr.	Sgr.
Waaren und Güter, welche in dieſem Tarif nicht namentlich verzeichnet ſtehen, ſo wie die Waaren, die darin (allein zur Anleitung in Bezug auf tarifirte Waaren nämlicher oder gleicher Benennung) als nach dem Werthe zollend angeführt ſind, vergleiche die Bemerkung am Schluſſe des Tarifs Pagina 585.			
Wachholderbeeren	die 800 Pfd.	—	6
— in Tonnen ohne Angabe des Gewichts, werden zu 100 Pfd. Netto pr. Tonne gerechnet.			
Wachholderſtangen	die 1000 Stück	—	16
Wachs	das Sch.Pfd.	—	36
— Lichter, wie Wachs.			
Wadmel	die 4 Stück	—	5
Anm. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.			
Wagenſchoß, euriſches	die 100 Stück	—	18
— preußiſcher	- 100 -	1	—
— andere Sorten	- 100 -	—	40
Waid	das Sch.Pfd.	—	6
Walkererde, zollfrei.			
Wallnüſſe	die Laſt	—	12
Anm. 36 Boisſeaur oder 18 Tonnen pr. Laſt.			
Wallrathöl oder Spermaceti-Oel iſt Thran.			
Wau	das Sch.Pfd.	—	9
Weihrauch, ſiehe Räucherwerk.			
Wein, Italieniſcher, als:			
Cagliari, Calabriſcher, Livorno, Marſala, Meſſina, Muſcat, italieniſcher oder italieniſcher Muſcateller, Neapolitaniſcher, Palermo, Syracuſer und alle andern italieniſchen Weine	das Both oder die Pipe	2	—
	das Orhoft	1	—
	das Anker	—	8
wie dieſe werden berechnet:			
Cap.			
Conſtantia.			
Corſicaniſcher.			
Cypern.			
Fayalmadera.			
Funchal.			
Madera.			
Malmſey oder Malvaſir (inſofern nicht auf den canariſchen Inſeln erzeugt).			
Picomadera und			
Zante Wein.			

	Spec. Rthlr.	Sgr.
Wein, Spanischer und Portugisischer, als:		
Barcellona.		
Benicarlo.		
Cadirer.		
Canarienseet.		
Fayal (jedoch Fayalmadera siehe oben).		
Figueira.		
Ivica.		
Liqueurweine, wenn nicht angegeben welche Sorten.		
Lissabon.		
Malaga.		
Malagaseet.		
Mountain.		
Palmseet.		
Pedro Ximenes.		
Pico (jedoch Picomadera siehe oben).		
Porto.		
Salou.		
Sherry (oder Xeres).		
Tarragona.		
Teneriffe.		
Tinto.		
Vidonia.		
Xeres (oder Sherry) und alle Weine, welche auf den canarischen Inseln erzeugt sind, so wie alle spanische und portugisische Weine, insofern dieselben nicht zu den angeführten Klassen zu rechnen sind:		
in privilegirten Schiffen, das Both oder die Pipe	1	24
das Orhoft	—	36
das Anker	—	6
in unprivilegirten Schiffen $\frac{1}{3}$ mehr, cfr. §. 41. 2.		
Wein, Französischer, als:		
Chaillevette . . . Charente . . . . . Croisic . . . . . La Flotte . . . . Marennes . . . . St. Martin . . . Nantes . . . . . Pouliguen . . . . La Rochelle . . . Seudres . . . . . } das Orhoft von 30 Vierteln	—	18
Bordeaux und Libourne . . . } . . . die 5 Orhoft à 30 Vierteln	2	8
Bayonne . . . . . Bourgogne oder Burgunder . . . . . Cahors . . . . . Cassis . . . . . } das Orhoft von 30 Vierteln	—	24

		Spec. Rthlr.	Stüv.
Cette Champagne Dieppe Havre de Grace Hermitage Hieres Marseille Muscat, französischer, oder französischer Muscateller Picardan Provence Rouen Toulon und alle andern französischen Weine, insofern dieselben nicht besonders angeführt sind; ferner auch alle französischen Weine, die den Sund oder die Belte, von Orten außerhalb Frankreich kommend, passiren	das Orhoft von 30 Vierteln	—	24
Wein, als: Moseler Neckar und alle Sorten Rheinweine Tokayer und alle Sorten Ungarische Weine	die 5 Ahm	1	—
Wein, auf Bouteillen: in privilegirten Schiffen in unprivilegirten Schiffen	die 100 Bouteillen = 100 =	— —	24 30
Weinessig, siehe Essig.			
Weingeist, siehe Sprit.			
Weinstein	die 100 Pfd.	—	2
Weißfische oder Weißlinge, siehe Fische.			
Weizen Anm. 20 Tonnen pr. Last.	die Last	1	—
Weizenbrod, siehe Brod.			
Weizenmehl, siehe Mehl.			
Wetzsteine, zollfrei, mit Ausnahme von Oelsteinen, die nach dem Werthe verzollt werden.			
Wicken Anm. 12 Tonnen pr. Last.	die Last	—	12
Wildkatzenfelle	die 1000 Stück	—	36
Windebäume	= 1000 Stück	—	16
Wolfsfelle	die 25 Stück	—	9
Wolle, als: Biberwolle	die 25 Pfd.	—	24
Flock- und Scheerwolle	die 2 Sch.Pfd.	—	9

		Spec. Rthlr.	Sgr.
Brachwolle Klatt- und Abfallwolle Gemeine oder ordinäre Wolle (Engl. Common Wool) Constantinopelsche und alle Türkische Wolle Kalkwolle oder Blötwolle (Raufwolle, schwed. Skinnto) und alle andere grobe Wolle	das Sch. Pfd.	—	5
Spanische Wolle und alle Arten feiner Wolle, sammt englischer, schottischer, preußischer, und aller andern Lamm- und Schafwolle, wenn die Sorte nicht angegeben ist	das Sch. Pfd.	—	9
Wollengarn, siehe Garn.			
Wollene Manufacturwaaren, Stoffe und Zeuge, siehe Waaren, wollene.			
Wollkratzen (Handkratzen) .	das Faß von 30 Dutzend Paar	—	18
Anm. Wo die Anzahl der Paare nicht angegeben ist, werden 12 Pfd. Netto pr. Dutzend Paar gerechnet. — (Fabrikkratzen und Kardendisteln, siehe Kratzen und Kardendisteln).			

Z.

Zelttuch, wie Raventuch, siehe Leinwand.			
Zeuge, wollene, siehe Waaren, wollene.			
Ziegenfelle	die 1000 Stück	—	36
Ziegenhaare, gewöhnliche	das Sch. Pfd.	—	5
— angorische, levantische und persische, wie Kamelhaare.			
Zimmt, siehe Caneel.			
Zink	die 100 Pfd.	—	2
Zinn	das Sch. Pfd.	—	24
Zinnober	die 100 Pfd.	—	24
Zitronen, frische	die Kiste, ohne Rücksicht auf die Stückzahl	—	1
Anm. 20 Kisten pr. Last.			
Zitronen, gesalzene	die Pipe oder 2 Orhoft	—	18
Zobel und Zobelpelzwerk .	vom Werthe von 100 Spec. Rthlr.	—	36
Zucker, als:			
Roher Zucker	die 100 Pfd.	—	5
Confect-Zucker	- 100 Pfd.	—	18
Kandis-Zucker	- 100 Pfd.	—	18
Brod-Zucker Puder-Zucker u. alle andern Sorten Zucker	- 100 Pfd.	—	9
Zuckerbeckererde, zollfrei.			
Zwetschen	die 800 Pfd.	—	18

	Spec. Rthlr.	Stüv.
Zwetſchen, ungariſche . . . . . die 800 Pfd.	—	18
Zwieback von Weizen, ſiehe Brod von Weizen.		
— - Roggen, - - - Roggen.		
Zwiebeln . . . . . die 2 Tonnen	—	3
Anm. 12 Tonnen pr. Laſt.		
Zwirn oder Nähgarn von Leinen . . . . . die 50 Pfd.	—	30
— - — - Baumwolle . . . - 50 Pfd.	—	15

Alle Waaren und Güter endlich, die in vorſtehendem Tarif nicht namentlich verzeichnet ſind, ſo wie diejenigen Waaren, welche im Tarif nur um ſie von tarifirten Waaren der nemlichen oder ähnlichen Benennung zu unterſcheiden als nach dem Werthe zu verzollen angeführt worden, entrichten, in Schiffen privilegirter Nationen, ein pro Cent ad valorem von dem Werthe ſolcher Waaren am Einladungsorte, ohne Rückſicht auf die Orte, woher ſie kommen, oder wohin ſie beſtimmt ſein mögen.

Von dieſen Waaren wird dagegen, wenn ſie in Schiffen einer unprivilegirten Nation verladen ſind, ein Zoll von Ein und einem Viertel pro Cent von dem Werthe dieſer Waaren am Einladungsorte bezahlt.

§. 4.

Wie zu verhalten iſt, wenn im Tarif für einen Waarenartikel zwei verſchiedene Zollpoſitionen angeſetzt ſind.

In den Fällen, wenn im Tarif die Zollabgabe von einem Waarenartikel für die feinere und gröbere Sorte verſchieden angeſetzt iſt, die Ladungspapiere aber die erforderliche Angabe der Qualität nicht enthalten, wird der Zoll ſtets nach dem Satze berechnet, den der Tarif für die beſte oder feinſte Sorte beſtimmt. Sollte ſich indeſſen aus dem angegebenen Werthe ſchließen laſſen, daß die Waare wirklich zu der geringeren Sorte gehört, ſo wird hierauf billige Rückſicht genommen werden.

§. 5.

Nach welchem Maaß oder Gewicht der Zoll zu berechnen iſt.

Der Sund- und Stromzoll wird nach dem Maaß und Gewicht des Ortes berechnet, wo die Ladung oder Waaren, welche verzollt werden ſollen, verladen worden ſind, und zwar auf folgende Art:

ſo wie 1 Ton oder 20 Hundredweights 2240 Pfd. in Großbritannien und Irland beträgt, ſo wird der Suud- und Stromzoll von Waaren, welche aus jenen Ländern kommen, und deren Gewicht in Tons oder Hundredweights angegeben iſt, auch von 2240 Pfd. pr. Ton oder 20 Hundredweights berechnet; oder ſo wie 1 Kilogram in Frankreich und 1 niederländiſches Pfd. in Holland gleich reſpective 2 franzöſiſchen und 2 holländiſchen Pfund ſind, ſo werden dieſe auch für Ladungen, welche aus jenen Län-

dern kommen, bei der Zollberechnung im Sunde und den Belten für 2 Pfund angenommen. Auf gleiche Weiſe wird in allen ähnlichen Fällen verhalten.

Wenn deshalb in den Ladungspapieren ein anderes Gewicht oder Maaß angeführt iſt, als das am Abladungsorte geltende, ſo werden ſie vor Berechnung des Zolles auf das Gewicht und Maaß des letztgenannten Ortes reducirt.

§. 6.

Ueber das Zoll- und Fußmaaß bei Berechnung des Zolles von Holzladungen.

Von Holzladungen wird der Zoll, in Bezug auf Rundhölzer nach den Dimenſionen berechnet, und für Planken, Dielen und Bretter (in Fällen wo der Tarif den Zoll nach der Länge beſtimmt) nach dem Fußmaaße, ohne Rückſicht auf die Benennung, welche den Holzwaaren in den Ladungspapieren beigelegt ſein mag; und zwar dergeſtalt, daß das Zoll- und Fußmaaß des Landes oder des Ortes, wo die Ladung eingenommen iſt, ſtets bei der Zollberechnung zum Grunde gelegt wird. Wo indeſſen die Ladungspapiere ein anderes oder fremdes Maaß angeben als das, welches am Abladungsorte gilt, wird es vor Berechnung des Zolls erſt zum Maaße des Abladungsortes reducirt. In Uebereinſtimmung hiemit, ſiehe untenſtehende 1ſte Tabelle über Gewicht und Maaß.

§. 7.

Der Zoll von flüſſigen Waaren wird nach dem Inhalte der Fäſſer berechnet.

Von den im Tarif angeführten flüſſigen Waaren wird der Zoll ſtets nach dem Inhalte (Quantum) der Fäſſer berechnet, ohne Rückſicht auf die Benennungen, welche den letztern beigelegt ſein mögen, und zwar dergeſtalt, daß das Viertel-, Gallons-, Litres-Maaß u. ſ. w. zum Grunde der Zollberechnung gelegt wird, nach den Verhältnißbeſtimmungen, worüber die untenſtehende 1ſte Tabelle das Nähere ausweiſet.

§. 8.

Der Zoll von den im Tarif benannten Zeugen wird nach der Stückzahl, und, wenn die Stückzahl nicht angegeben iſt, nach dem Ellenmaaß berechnet.

Iſt die Stückzahl der in vorſtehendem Tarif benannten Zeuge nicht in den Ladungspapieren angegeben, ſo werden entweder 50 oder 25 Ellen auf das Stück gerechnet, ſo wie ſolches bei jeder im Tarif verzeichneten Sorte Zeug bemerkt iſt. Wenn Stückzahl und Ellenmaaß zugleich in den Ladungspapieren angegeben ſind, geſchieht die Zollberechnung ſtets nach der Stückzahl, und nur nach dem Ellenmaaß, wenn die Stückzahl unbekannt iſt. Demgemäß werden gerechnet:

100 däniſche Ellen zu reſpective 2 und 4 Stück.
100 norwegiſche und ſchwediſche Ellen zu reſpective 2 und 4 Stück.
100 ruſſiſche Arſchinen zu reſpective 2 und 4 Stück.
100 preußiſche Ellen zu reſpective 2 und 4 Stück.
100 niederländiſche Ellen zu reſpective 3 und 6 Stück.

100 engliſche Yards zu reſpective 3 und 6 Stück.
100 franzöſiſche Aunes zu reſpective 4 und 8 Stück.

§. 9.

Der Zoll wird von dem Netto-Gewicht berechnet.

Die zu vergütende Thara, wenn das Netto-Gewicht nicht bekannt iſt.

Das Netto-Gewicht der Waaren wird bei der Zollberechnung zum Grunde gelegt. Iſt daher in den Ladungspapieren nur das Brutto-Gewicht angeführt, wird eine Thara von 5 Procent für Waaren in Säcken, Packen, Bünden, Seronen, Ballen und dergl., und 10 Procent für Waaren in Kiſten, Kaſten, Körben, Fäſſern und dergl. zugeſtanden; jedoch ſind davon ausgenommen: Hanf-, Lein-, Rapp- und Rüb-Oel in Fäſſern, für welche Artikel eine Thara von 15 Procent zugeſtanden wird.

§. 10.

Zu wie viel ein Schiffpfund gerechnet wird.

Wenn im Tarif der Zoll pr. Schiffpfund angeſetzt, iſt 1 Schiffpfund bei Waaren von Rußland und Schweden: 400 Pfd.; von Dänemark und Norwegen: 320 Pfd.; und von allen andern Ländern und Orten: 300 Pfd. (Vergl. die erſte Tabelle Litr. S.)

§. 11.

Wie fremde Maaße und Gewichte, deren Benennungen von den Einheiten des Tarifs verſchieden ſind, gegenwärtig berechnet werden.

Wie bereits im §. 5. angeführt worden, wird der Sund- und Stromzoll ſtets nach dem Maaß und Gewicht des Ortes berechnet, wo die zu verzollenden Waaren in das Fahrzeug eingenommen worden ſind. Wenn indeß die Benennungen der fremden Maaße und Gewichte von denen in der Zollrolle tarifirten Einheiten verſchieden ſind, werden bei der Reduction gegenwärtig diejenigen Verhältniſſe angenommen, welche die nachſtehenden Tabellen ergeben.

I.

Tabelle

über

verſchiedene fremde Maaß- und Gewichts-Benennungen, welche das Verhältniß angeben, worin dieſelben zu den in der Oreſund- und Strom-Zollrolle tarifirten Einheiten ſtehen.

A.

1½ Ahm = 1 Orhoft.
1 Almuda von Portugal = 2 Alqueiras.
26 Almudas Wein von Liſſabon werden zu 1 Pipe gerechnet.

30 Almudas Oel von Liſſabon werden zu 1 Pipe gerechnet.
21 — Wein und Oel von Porto werden zu 1 Pipe gerechnet.
1 Alqueira von Portugal = 6 Canhados oder Canadas.
2 Alqueiras von Portugal = 1 Almuda.
1 Alqueira oder Alquir Paddy von Braſilien = 45 braſilianiſche Pfund Netto.
4 Anker = 1 Ahm.
6 Anker = 1 Orhoft.
1 Antal = 1 Ahm.
1 Arroba von Braſilien = 32 braſilianiſche Pfund.
1 Arroba von Portugal = 32 portugiſiſche Pfund.
1 Arroba von Spanien = 25 ſpaniſche Pfund.
talla 4 Arrobas von Spanien (eigentlich 7 Arrobas) = 175 ſpaniſche Pfund.
talla 2 Arrobas von Spanien (eigentlich 4 Arrobas) = 100 ſpaniſche Pfund.
30 Arrobas Wein von Spanien = 1 Pipe oder Both.

B.

1 Berkowitz von Rußland = 10 Pud oder 400 ruſſiſche Pfund.
1 Bismerpfund von Norwegen = 12 norwegiſche Pfund.
1 Both = 1 Pipe.
1 Boden zu einer Orhoft-Fouſtage hält 8 Stäbe.
1 Boden zu einer Tonnen-Fouſtage hält 6 Stäbe.
1 Boden zu einer Halbtonnen-Fouſtage hält 4 Stäbe.
1 Boden zu einer Vierteltonnen-Fouſtage (Fjerding) hält 3 Stäbe.
80 Buſhels oder 2 Tons von Großbritannien und Irland = 1 Laſt.

C.

13½ Caſſiſi Oel von Gallipoli, Meſſina und Neapel = 1 Salma.
40 Caſſiſi Oel von Gallipoli, Meſſina und Neapel = 3 Salme oder 1 Pipe.
6 Canhados oder Canadas von Portugal = 1 Alqueira.
1 Cantar von Alexandrien in Aegypten = 36 Okka oder 100 Rottoli = 100 ägyptiſche Pfund.
1 Cantar von Cismè à 44 oder 45 Okka = 100 Rottoli oder 100 türkiſche Pfund.
1 Cantar von Genua à 100 Rottoli = 150 genueſiſche Pfund.
1 Cantar von Neapel à 100 Rottoli = 277⅞ neapolitaniſche Pfund.
1 Cantaro grosso oder ſchweres Gewicht = 100 Rottoli grossi oder 111 Rottoli sottili von Sicilien = 277⅞ ſicilianiſche Pfund.

1 Cantaro sottile oder leichtes Gewicht = 100 Rottoli sottili von Sicilien = 250 ſicilianiſche Pfund.
1 Cantaro von Sicilien, ohne weitere Bezeichnung à 100 Rottoli, wird = 250 ſicilianiſche Pfund gerechnet.
1 Cantar von Smyrna à 44 oder 45 Okka = 100 Rottoli oder 100 türkiſche Pfund.
4 Cargas von Barcelona = 1 Pipe.
1 Centner im Allgemeinen = 100 Pfund.
1 engliſcher Centner ſiehe: Hundred Weight.
1 preußiſcher Centner = 100 Pfund.
1 Centner von Portugal und Braſilien ſiehe: Quintal.
1 Centner von Spanien ſiehe: Quintal.
1 Centner Decimalgewicht von Frankreich = 100 Kilogrammes.
1 Chalder = 1 Laſt.
8 Chalders gewöhnlicher Steinkohlen = 1 Keel.
1 Chalder Newcaſtler Maaß Steinkohlen = 1 $^{10}/_{11}$ imperial Chaldrons = 53 Hundred Weight.

D.

1 Decher = 10 Felle oder 10 Stück.
Diameterzolle für Maſten, Maſtbäume und alle andere runde Fichten- und Föhrenhölzer werden folgendermaßen berechnet:
über 19 Zoll im Diameter = 15 Palmen und darüber.
von 19 bis 9 Zoll im Diameter beide incl. = unter 15 bis 7 Palmen incl.
unter 9 Zoll bis 4 Zoll im Diameter beide incl. = unter 7 Palmen.
unter 4 Zoll im Diameter ſind Bootſtaken.
8 Drömmt Getraide von Lübeck = 1 Lübecker Laſt.
1 Drömmt — — — = 12 — Scheffel.
8 Drömmt — von Roſtock = 1 Roſtocker Laſt.
1 Drömmt — — — = 12 — Scheffel.
8 Drömmt — von Wismar = 1 Wismarſche Laſt.
1 Drömmt — — — = 12 — Scheffel.
1 Dutzend = 12 Stück.

E.

3 preußiſche Eimer = 1 Orhoft.
2 — — = 1 Ahm.
1 — — = 2 Anker.
½ — — = 1 Anker.
1 ruſſiſcher Eimer ſiehe Wedro.
4 Escandeaux = 1 Millerolle.

F.

1 Faß (Tonnean) Wein ꝛc. von Bordeaux = 4 Orhoft.

Fußmaaß. Wenn das Fußmaaß von Memel kommender Dielen in den Ladungspapieren aufgeführt iſt, findet nachſtehende Reduction Statt: Das Fußmaaß wird mit der Zolldicke multiplicirt und das Product mit 60 dividirt; der Quotient iſt dann die Anzahl der Dielen; z. B., wenn in den Ladungspapieren 1000 Stück 3 zöllige Dielen, haltend 16,750 Fuß, aufgeführt ſind, geſchieht die Berechnung folgendermaaßen:

16,750
3
60) 50,250

geben 838 Dielen, für welche der Zoll mit 36 Stüver Spec. pr. Schock oder 60 Stück berechnet wird. Sollte es ſich jedoch treffen, daß durch dieſe Reduction eine größere Anzahl Dielen herauskäme, als die Ladungspapiere angeben, ſo fällt die Reduction weg, und der Zoll wird mit 36 Stüver pr. Schock oder 60 Stück von derjenigen Anzahl Dielen berechnet, welche die Ladungspapiere aufgeben; z. B. wenn in den Ladungspapieren 1000 Stück 3 zöllige Dielen, haltend 22,500 Fuß, angegeben ſind, würden durch die Reduction 1,125 Dielen herauskommen, die Berechnung geſchieht jedoch alsdann von 1000 Stück preußiſchen Dielen mit 36 Stüver pr. Schock oder 60 Stück. Iſt dagegen in den Ladungspapieren nicht die Stückzahl, ſondern bloß das Fußmaaß in einer Totalſumme angegeben, ſo wird der Zoll von der durch die Reduction ermittelten Stückzahl berechnet. Geſchieht die Angabe allein in Cubicfuß, ſo werden 5 Cubicfuß auf eine preußiſche Diele gerechnet.

Dielenden von 8 Fuß und darunter von allen preußiſchen Häfen werden auf gleiche Weiſe wie Dielen von Memel reducirt, und wird die herausgekommene Anzahl Dielen mit 36 Stüver pr. Schock oder 60 Stück verzollt.

Iſt in den vorerwähnten Fällen bloß das Fußmaaß und die Stückzahl, jedoch nicht die Zolldicke in den Ladungspapieren aufgegeben, ſo werden Dielen und Dielenden ſtets zu 3 Zoll Dicke angenommen.

Fuß- und Zollmaaß für Holzwaaren.

20 Fuß engliſches Maaß machen über 21 holländiſche oder ruſſiſche Fuß aus.
17 " " " " " 18 " " " " "

19 Zoll engliſches Maaß machen über 19 holländiſche od. ruſſiſche Zoll aus.
19¼ " " " " unter 19 " " " " "
9¼ " " " " über 9 " " " " "
9 " " " " unter 9 " " " " "
17 Fuß franzöſiſches " " über 21 " " " Fuß "
15 " " " " " 19 " " " " "
14 " " " " unter 18 " " " " "
16¼ Zoll " " " über 19 " " " Zoll "
16 " " " " unter 19 " " " " "
7¼ " " " " über 9 " " " " "
7½ " " " " unter 9 " " " " "

G.

50 imperial or new Gallons Wein und Branntwein von Großbritannien und Irland = 1 Orhoft.
100 imperial or new Gallons von ibidem = 1 Pipe oder 2 Orhoft.
63 Gallons oder 1 Quarter Oel und Thran von ibidem = 1 Orhoft.
252 " " 1 Tun Oel und Thran von ibidem = 2 Pipen oder 4 Orhoft.
1 Gallon Wein oder Branntwein auf Bouteillen von ibidem = 6 Bouteillen.
60 alte Gallons = 1 Orhoft.
120 " " = 1 Pipe oder 2 Orhoft.
40 Gallons Honig von the united States of Northamerica = 1 Ahm.
120 " Rum, Syrup, Wein, Branntwein ꝛc. von ibidem = 1 Pipe.
63 " oder 1 Quarter Oel und Thran von Amerika = 1 Orhoft.
252 " oder 1 Tun " " " " " = 2 Pipen oder 4 Orhoft.
1 Großtauſend Stäbe ſ. Mille.

H.

10 Hectogrammes = 1 Kilogramm.
30 Hectolitres Getraide von Antwerpen = 1 Laſt.
1 Hogshead, ohne Gallonmaaß, wird im Allgemeinen zu 1 Orhoft gerechnet, aber von the united States of Northamerica iſt ein Hogshead Rum = 1 Pipe.
1 Hundert Bretter oder Dielen von Lübeck = 10 Zwölfter oder 120 Stück.
1 Hundred Weight von Großbritannien und Irland = 4 Quarters = 8 Stones oder 112 Pfund.
1 Hundred Weight von Nordamerika = 4 Quarters oder 112 Pfund.
1 " " von Jerſey und Guernſey = 103½ Pfund.

1 Großhundert Bretter und Latten von Norwegen = 120 Stück.
1 Quarter (qu.) " " " " " = 30 "
1 Pfund " " " " " = 1 "
z. B. 25 Hundred Weight 1 qu. 28 Pfund Bretter machen aus = 3058 Stück.
1 Großhundert Bodenholz, Faßholz, Klappholz, Pipenholz, Stäbe ꝛc. ist 48 Schock.

J.

4 Jungfrur von Schweden = 1 Quarter oder ¼ Stop o: ½ Kanna.

K.

150 Kannen Oel von Holland (Niederlande) = 1 Ahm.
225 " " " " " = 1 Orhoft.
450 " " " " " = 1 Pipe.
225 " Thran " " " = 1 Orhoft.
150 " Wein " " " = 1 Ahm.
1 " " auf Bouteillen von ibidem = 1½ Bouteille.
100 " " von Holland (Niederlande) = 1 niederländiſches Vat.
15 Kannor von Schweden = 1 Anker.
60 " " " = 1 Ahm oder Tonne.
90 " " " = 1 Orhoft.
1 Kanna Porter von Schweden = 3 Bouteillen.
1 " von Schweden = 2 Stop.
100 Kans von Batavia = 40 alte Gallons oder 1 Ahm.
150 " " " = 60 " " " 1 Orhoft.
34 Kappar Kalk oder Salz von Schweden = 1 Tonne.
38 " Malz " " = 1 "
36 " anderes Getraide " " = 1 "
1 Keel gewöhnlicher Steinkohlen = 8 Chaldrons.
1 Keg Bier von Preußen wird zu ¼ Tonne gerechnet.
1 Kilogramm = 2 Pfund.
1 " = 10 Hectogram. = 100 Decagram. = 1000 Grammes.
1 " = 10 " = 100 "
1 " = 10 "
16 Kuhl von Rußland werden, wenn das Maaß nicht näher aufgegeben wird, zu einer ruſſiſchen Laſt gerechnet.

L.

1 Laſt Wein oder Branntwein von Cette = 8 Orhoft à 30 Viertel.
1 Legger Arrak, ohne weitere Aufklärung über das Maaß, wird zu 2 ½ Orhoft gerechnet.

7½ Litres = 1 Viertel.
100 " = 1 Hectolitre.
225 " = 1 Orhoft à 30 Viertel.
450 " = 1 Pipe oder 2 Orhoft ɔ: 60 Viertel.
3 Loof von Riga, Arensburg auf Oeſel und Pernau = 1 Tſchetwert.
2 " " " " " " " " = 1 Tonne.
60 " Erbſen, Hafer und Malz von ibidem = 1 Laſt.
45 " Roggen von ibidem = 1 Laſt.
48 " Weizen, Gerſte und anderes Getraide, Leinſaat ꝛc. von ibidem = 1 Laſt.
3 " von Libau und Windau = 1 Tſchetwert.
2 " " " " " = 1 Tonne.
60 " Hafer und Malz von ibidem = 1 Laſt.
48 " anderes Getraide, Leinſaat ꝛc. von ibidem = 1 Laſt.

M.

64 Maaß in Bayern = 1 Eimer.
128 " " " = 1 Ahm oder 2 Eimer ɔ: 4 Anker.
80 " " Maynz = 1 Ahm oder 20 Viertel.
60 " oder Berliner Quart = 1 preußiſcher Eimer oder 2 Anker.
1 Bazar Maund von Calcutta = 82 engliſche Pfund.
1 Factori Maund " " = 74⅔ " "
16 Metzen von Preußen = 1 Berliner Scheffel.
1 Mille oder Großtauſend Pipenſtäbe = 20 Schock.
1 " " " Orhoftſtäbe = 30 "
1 " " " Tonnenſtäbe = 40 "
1 " " " Orhoftbodenſtäbe = 60 "
1 " " " Tonnenbodenſtäbe = 80 "
7 Millerolles Oel und Syrup von Frankreich = 1 Pipe oder 2 Orhoft.
1 Millerolle = 4 Eſcandeaux.
1 Millier von Frankreich = 1000 Kilogrammes oder 2000 Pfund.
16 Mingel Thran von Bremen = 1 Stechkanne.
16 " von Holland (Niederlande) = 1 Stekan.
32 " " " " = 1 Anker.
128 " " " " = 1 Ahm.
30 niederländiſche Mud oder Hectolitres = 1 Laſt.

N.

1 niederländiſches Pfund oder Kilogramme = 2 Pfund.
1 " Vat (Faß) = 100 Kannen oder ⅔ Ahm.

O.

Okka von Alexandria in Aegypten ſ. Cantar.
" " Cismé, ſ. Cantar.
" " Smyrna "
2 Orhoft = 1 Pipe oder Both.

P.

1 Picul oder Pecul von Batavia = 100 Catty = 127 holländiſche Pfund.
1 Pieul oder Peeul von Manilla = 100 Catty = 131⅓ ſpaniſche Pfund.
32 Pignatelli Oel von Gallipoli = 1 Stara.
8 däniſche Pott = 1 Viertel.
40 " " = 1 Anker.
160 " " = 1 Ahm.
240 " " = 1 Orhoft.
480 " " = 1 Pipe.
120 Pott Thran von Dänemark und Norwegen = 1 Tonne.
240 " " " " " " = 1 Orhoft.
1 Pud von Rußland = 40 ruſſiſche Pfund.
10 " " " = 400 " " oder 1 Berkowitz o: 1 Schiffpfund.
600 Pfund brutto Wein und Branntwein von Cette = 1 Orhoft à 30 Viertel.

Q.

60 Berliner Quart = 1 preußiſcher Eimer oder 2 Anker.
100 Quart Bier von Preußen = 1 Tonne.
1 Quarter an Gewicht von Großbritannien und Irland = 28 Pfd.
1 " " " " Nordamerika = 28 Pfund.
1 " Getraide, Salz ꝛc. von Großbritannien und Irland = 8 Buſhels.
10 Quarter Getraide, Salz ꝛc. von Großbritannien und Irland = 80 Buſhels oder 1 Laſt.
4 Quarter von Schweden = 1 Stop.
1 " Oel und Thran von Großbritannien, Irland und Nordamerika = 63 Gallons oder 1 Orhoft.
4 Quarter Oel und Thran von ibidem = 252 Gallons oder 1 Tun.
1 " Cask Wein = ¼ Pipe.
8 Quartari von Sicilien = 1 Salma.
1 Quintal von Braſilien = 4 Arrobas oder 128 braſilianiſche Pfund.
1 " " Portugal = 4 " " 128 portugiſiſche "

1 Quintal von Spanien = 4 Arrobas oder 100 ſpaniſche Pfund.
1 " " Havana und Matanzas = 4 Arrobas oder 100 ſpaniſche Pfund.
1 " macho von Spanien = 6 Arrobas oder 150 ſpaniſche Pfund.
1 " metrique von Frankreich = 100 Kilogrammes oder 200 franzöſiſche Pfund.

R.

1 Ring im Allgemeinen = 4 Schock oder 240 Stück.
1 Ring Bodenſtäbe von Lübeck = 8 Schock oder 480 Stück.
1 Rottolo ſottile oder leichtes Gewicht von Sicilien = 2½ ſicilianiſche Pfund.
1 Rottolo von Neapel = 2⅞ neapolitaniſche Pfund.
Wegen des Rottolo ſ. im übrigen bei Cantar.
1 Rolle Juchten, wenn die Stückzahl unbekannt, wird zu 6 Häuten gerechnet.
1 Rolle zubereiteter rother und weißer Kalbfelle, wenn die Stückzahl unbekannt, wird zu 10 Fellen gerechnet.

S.

6 Salmen geſalzener Citronen von Sicilien = 1 Pipe.
6 " Citronenſaft " " = 1 Pipe.
1 " Haſelnüſſe " " wiegt 2 Cantari ſottili und beträgt 2 Tonnen.
3 " Oel von Gallipoli = 1 Pipe.
40 Scheffel von Bremen = 1 Laſt.
72 Berliner Scheffel von Pommern = 1 Laſt.
56½ " " " dem übrigen Preußen = 1 Laſt.
12 Scheffel von Lübeck = 1 Drömmt.
96 " " " = 1 Lübecker Laſt.
12 " " Roſtock = 1 Drömmt.
96 " " " = 1 Roſtocker Laſt.
12 " " Wismar = 1 Drömmt.
96 " " " = 1 Wismarſche Laſt.
1 Schiffpfund von Rußland incl. Curland = 20 L.Pfd. oder 400 Pfd.
1 " " Schweden . . . . . = 20 " " 400 "
1 " " Dänemark . . . . . = 20 " " 320 "
1 " " Norwegen . . . . . = 20 " " 320 "
1 " " allen anderen Orten . . = 20 " " 300 "
1 Schock = 60 Stück.
96 Solotnik = 1 Pfund in Rußland.
10 Staras Oel von Gallipoli = 1 Salma.

12 Stechkannen Thran von Bremen = 1 Orhoft.
1 Steen von Amſterdam = 3 Kilogrammes.
10 Stein von Preußen = 1 Schiffpfund.
1 Sten von Schweden = 32 ſchwediſche Pfund.
1 Stone von Großbritannien und Irland = 14 Pfund.
1 Stein Flachs von Roſtock = 20 Roſtocker Pfund.
1 " " " Wismar = 20 Wismarſche Pfund.
1 " Federn " Lübeck = 10 Lübecker Pfund.
1 " Flachs " " = 20 " "
1 " Wolle " " = 22 " "
1 " feine Wolle von Roſtock = 22 Roſtocker Pfund.
1 " grobe " " " = 10 " "
1 " feine " " Wismar = 22 Wismarſche "
1 " grobe " " " = 10 " "
2 Stekau von Holland (Niederlande) = 1 Anker.
8 " " " " = 1 Ahm.
12 " " " " = 1 Orhoft.
24 " " " " = 1 Pipe.
16 Stoop " " " = 1 Anker.
64 " " " " = 1 Ahm.
96 " " " " = 1 Orhoft.
192 " " " " = 1 Pipe.
30 Stop " Schweden " = 1 Anker.
120 " " " " = 1 Ahm.
180 " " " " = 1 Orhoft.
1 Stükvat (Stückfaß) hält 6 à 8 Ahm.
½ " " " 3 à 4½ Ahm.

T.

1 Tolaſt Wein = 3 à 5 Ahm.
1 Tolvſoder = 12 Ahm.
1 Ton an Gewicht von Großbritannien und Irland = 20 Hundred Weight, oder 2,240 engliſche Pfund.
1 Ton an Gewicht von Nordamerika = 20 Hundred Weight, oder 2,240 amerikaniſche Pfund.
1 Ton an Gewicht von Jerſey und Guernſey = 20 Hundred Weight, oder 2,070 Pfund.
1 Tonneau (Faß) Wein ꝛc. von Bordeaux, ſiehe Faß.
20 Tſchetwert Erbſen, Hafer und Malz von Riga, Arensburg auf Oeſel und Pernau = 1 Laſt.
15 Tſchetwert Roggen von Riga, Arensburg auf Oeſel und Pernau = 1 Laſt.

16 Tſchetwert Weizen, Gerſte und andere Getraidearten, Leinſaat ꝛc. von Riga, Arensburg auf Oeſel und Pernau = 1 Laſt.
1 Tſchetwert von ibidem = 3 Loof.
20 " Hafer und Malz von Liban und Windau = 1 Laſt.
16 " anderer Getraidearten, Leinſaat ꝛc. von ibidem = 1 Laſt.
1 " von ibidem = 3 Loof.
16 " von dem übrigen Rußland = 1 ruſſiſche Laſt.
8 Tſchetwerik von Rußland = 1 Tſchetwert.
1 Tun Oel und Thran von Großbritannien und Irland, ſowie von Nordamerika = 4 Quarters (ɔ: Orhoft) oder 252 Gallons.
1 Tylt, ſiehe Zwölfter.

V.

1 niederländiſches Vat = 100 Kannen oder $^{2}/_{3}$ Ahm.
60 Vierdup oder Verps von Emden = 1 Laſt.
5 Viertel = 1 Anker.
20 " = 1 Ahm.
30 " = 1 Orhoft.
60 " = 1 Pipe.
170 " Branntwein von Bajonne pr. Frachtfaß.
40 " Wein iſt in einer Bajonne-Fouſtage enthalten, welche in den Ladungspapieren Orhoft genannt wird.
1 Vog oder 3 Bismerpfund von Norwegen = 36 norwegiſche Pfd.

W.

1 Wedro oder ruſſiſcher Eimer = 10 Stoof.
3 Wedros " " " = 1 Anker.
18 " " " " = 1 Orhoft.
36 " " " " = 1 Pipe.
1 Wiſpel oder Winſpel von Preußen = 24 Scheffel.
1 Wurf oder Caſt = 4 Stück.

Z.

Zentner, ſiehe Centner.
1 Zimmer = 4 Decher oder 40 Felle oder Stück.
1 Zulaſt Wein = 3 à 5 Ahm.
1 Zwölffuder iſt 12 Ahm.
1 Zwölfter = 12 Stück.

II.

Tabelle

über

verſchiedene fremde Maaß- und Gewichts-Benennungen für Salz, welche das Verhältniß angeben, worin dieſelben zu der, in der Oereſund- und Strom-Zollrolle tarifirten Einheit ſtehen:

a. Von Emden:

60 Vierdup oder Verps = 1 Laſt.

b. Von Frankreich:

2000 Kilogrammes = 1 Laſt.

c. Von Gibraltar:

50 Fanegas = 1 Laſt.

d. Von Portugal:

von Aveiro 7 Moyos = 6 Laſt.
5 Contos = 6 "
" Figueira 2 Moyos = 1 "
" Liſſabon und St. Uebes 7 Moyos = 2 Laſt.
1 Moyo = 5 Fanegas à 12 Alqueiras, oder
60 Alqueiras = 1 Moyo.
" Porto 1 Milheiro oder 336 Razas = 16 St. Uebes Moyos.
73½ Razas = 1 Laſt.

e. Von Sardinien:

von Cagliari 4 Salme = 1 Laſt.
1 Salma = 18 Tumoli.

f. Von Sicilien:

von Trapani 4 Salme = 1 Laſt.
1 Salma = 18 Tumoli.

g. Von Spanien:

von Alicante
" Ivica oder Yvica } 2 Modinen à 24 Fanegas = 1 Laſt.
" Torrevieja
" Barcellona 3 Modinen = 2 Laſt.
" Cadix 4 Cahizes à 12 Fanegas = 1 Laſt.

h. Von Großbritannien und Irland:

2 Tons oder Weys = 1 Laſt.
10 Quarters = 1 Laſt.
80 Buſhels = 1 Laſt.
40 " = 1 Ton oder Wey oder 5 Quarters.
8 " = 1 Quarter.

§. 12.

Feuer- und Bakengelder.
Wie viel dieſe betragen für Schiffe von 20 Laſten und darüber.

Feuer- und Bakengelder bezahlen alle Handels- und Kauffahrteiſchiffe, deren Trächtigkeit 20 Laſt oder 40 Regiſter Tons und darüber iſt, bei jedesmaliger Durchfahrt durch den Sund und die Belte, nemlich, wenn das Schiff geballaſtet iſt, 2½ Species Reichsthaler, und wenn es beladen iſt, 4½ Species Reichsthaler. Iſt ein Schiff dagegen erweislich unter 20 Laſten oder 40 Regiſter Tons, wird entrichtet:

Wie viel die Feuer- und Bakengelder betragen für kleinere Fahrzeuge unter 20 Laſten.

von einem Fahrzeuge unter 5 Laſten:

mit Ladung	. . . . .		Nichts
in Ballaſt	. . . . .		Nichts

von 5 bis unter 10 Laſten:

mit Ladung	. . . . .	1 Species	Reichsthaler
in Ballaſt	. . . . .		24 Stüver

von 10 bis unter 15 Laſten:

mit Ladung	. . . . .	1 Spec. Rthlr.	24 Stüver
in Ballaſt	. . . . .	1 "	— "

von 15 bis unter 20 Laſten:

mit Ladung	. . . . .	2 Spec. Rthlr.	— Stüver
in Ballaſt	. . . . .	1 "	24 "

Feuer- und Bakengelder für ein Schiff mit Mauerſteinen und Dachziegeln.
Dito für ein Schiff, deſſen Ladung keine 6 Laſt ausmacht.

Schiffe, deren Ladungen aus Mauerſteinen und Dachziegeln beſtehen, ſo wie ſolche, bei denen die beladenen Waaren keine 6 Laſt oder 12 Tons ausmachen, werden in Anſehung der Feuer- und Bakengelder als geballaſtete Schiffe betrachtet, und entrichten dieſe Abgabe nach den für dieſe oben gegebenen Vorſchriften. Von flüſſigen Waaren wird die Laſt zu 8 Orhoften gerechnet; von trockenen Waaren nach Gewicht zu 12 Schiffpfund Netto, und nach Tonnenmaaß zu eben ſo vielen Tonnen, als nach Vorſchrift des Tarifs auf 1 Laſt von jedem der reſpectiven Artikel gerechnet werden ſoll.

Feuer- und Bakengelder für ein Schiff mit Pferden und Hornvieh.

8 Stück Pferde oder Hornvieh werden als volle Ladung angeſehen.

§. 13.

Die zu entrichtenden Gebühren.

Die bei der Klarirung zu entrichtenden Gebühren ſind folgende:

A. Diejenigen, welche bei jeder Klarirung zu bezahlen ſind:

An die Beamten bei den Zollkammern im Sunde und in den Belten bezahlen alle Handels- und Kauffahrteiſchiffe, deren Trächtigkeit 20 Laſt oder 40 Regiſter Tons und darüber iſt, unter der Benennung Zollamts-Gebühren, 3 Speeies Reichsthaler. Iſt ein Schiff dagegen erweislich unter 20 Laſten oder 40 Regiſter Tons, ſo werden die Zollamts-Gebühren nur mit den untenſtehenden reſpectiven Summen entrichtet, nemlich:

Zollamts-Gebühren für Schiffe von 20 Laſten und darüber.

Dito von Schiffen unter 20 Laſten.

von einem Fahrzeuge unter 5 Laſten										Nichts	
=	5	bis unter	10	Laſten	—	Spec.	Rthlr.	12	Stüver		
=	10	= =	15	=	1	=	=	24	=		
=	15	= =	20	=	2	=	=	—	=		

Wie viel für die Ausfertigung der Verſchreibung und das Stempelpapier zu entrichten iſt, wenn der im §. 31. erwähnte Credit benutzt wird.

Anmerkung. Wenn der im §. 31. erwähnte Credit auf den Zoll benutzt wird, ſind ferner 12 Stüver Speeies anſtatt des Stempelpapiers und für die Ausfertigung der Verſchreibung zu bezahlen.

B. Gebühren, welche in beſonderen Fällen zu bezahlen ſind:

Gebühr an den Zollinſpector im Oreſund.

1. An den Zollinſpektor im Oreſund 1 Species Rthlr. 6 Stüver.

nemlich

a) von allen Schiffen unprivilegirter Nationen.

b) von den beladenen Schiffen privilegirter Nationen, wenn ein ſolches Schiff mit den erforderlichen Beweisurkunden über die Nationalität des Schiffes und die Gattung der Ladung nicht verſehen iſt. Von geballaſteten privilegirten Schiffen wird dieſe Gebühr nur alsdann berechnet, wenn dieſelben vom Abgangsorte keine Ausklarirung irgend einer Art am Bord haben. Wenn aber eine Zollausklarirung vorgezeigt wird, in welcher weder die Nationalität des Schiffes noch der Umſtand, daß es geballaſtet, angeführt iſt, ſo wird eine in dieſer Veranlaſſung vor dem Conſul ſeiner Nation in Helſingör von dem Schiffer unter Eideserbietung abgegebene Erklärung bewirken, daß die erwähnte Zollausklarirung dennoch von der Zollkammer für gültig angenommen, und daß demnach der Schiffer ſofort expedirt werden wird.

Anmerkung. Fahrzeuge unter einer Trächtigkeit von 10 Commerzlaſten ſind von der Entrichtung der Gebühr an den Zollinſpektor gänzlich befreit.

Gebühe an den Translateur bei der Oreſund-Zollkammer.

2. An den Translateur bei der Oreſund-Zollkammer.

a) für Ausſtellung der Ladungs-Angabe und Ausfertigung der ſpecifieirten Berechnung des von

jedem der Abſender oder Empfänger zu erlegenden Theils des von der ganzen Ladung ſummariſch berechneten Zolles, nemlich
für 1 bis 4 Connoſſemente . . . . . 32 Stüver Species
und für jedes Conoſſement über dieſe Zahl 4 " "
Sind keine Conoſſemente am Bord, ſo werden für 1 bis 6 Cockets . . . . . 32 Stüver Species
bezahlt und für einen jeden darüber . . . . 4 " "
für 1 bis 6 Päſſe . . . . . 32 " "
und für jeden Paß über dieſe Zahl . . . . 4 " "

b) für Ausſtellung der Angabe eines geballaſteten oder mit Steinkohlen beladenen Schiffes . . . . . 12 Stüver Species.

Welche Schiffe von Entrichtung der Translateur-Gebühr befreit ſind.

Copiegelder, wann und von wem zu bezahlen.

Schiffe, welche aus folgenden Ländern kommen, ſind von der Translateur-Gebühr gänzlich befreit, und bezahlen nur 8 Stüver an Copialien für ihren Paß, wenn die Capitaine denſelben zurückverlangen, nemlich aus Dänemark, Norwegen, Schweden, Preußen, Finland, mit Ausnahme von Wyburg und Friederichshamn, aus den Ruſſiſchen Oſtſee-Provinzen, mit Ausnahme von St. Petersburg und Narva, und aus Mecklenburg mit Ausnahme von Roſtock.

Fahrzeuge unter 10 Laſten ſind von dieſen Copiegeldern befreit.

§. 14.

Armengeld, in welchen Fällen ſolches entrichtet wird.

Außer den vorerwähnten Gebühren iſt von den klarirenden Schiffen annoch eine beſondere Abgabe, Armengeld genannt, zu entrichten, nemlich:

für ein Schiff von 15 Laſten und darüber 1 Spec. Rthlr.
" " " unter 15 " — " " 32 Stüver,

welche ohne Ausnahme von jedem Schiffe entrichtet werden, deſſen Klarirung verlangt wird und vor ſich geht an Sonntagen und den geſetzlich beſtimmten Feiertagen, ſo wie von denjenigen Schiffen, welche an Werkeltagen d: Arbeitstagen außerhalb der im §. 24. B. feſtgeſetzten Zollklarirungszeit klarirt zu werden verlangen, und klarirt werden.

§. 15.

In welcher Münzſorte der Zoll und die übrigen Abgaben zu entrichten ſind.

Sund- und Stromzoll, Feuer- und Bakengelder, Gebühren und ſonſtige Abgaben im Sunde und in den Belten werden berechnet und entrichtet in Species Reichsthalern à 48 Stüver, von welchen 9¼, ſchreibe Neun und ein Viertel Species Reichsthaler auf eine Mark feinen Silbers, Cölniſches Gewicht, gehen; doch werden die von der Däniſchen Nationalbank ausgeſtellten Zettel nach laufendem Courſe als Zahlung angenommen.

§. 16.

Quittung über erlegten Zoll und sonstige Abgaben; dieselbe wird auf den Sund- und Stromzoll-Pässen ertheilt.

Ueber erlegten Zoll, Feuer- und Bakengelder, Gebühren so wie sonstige Abgaben im Sunde und in den Belten ertheilen die betreffenden Zollkammern gehörige Quittung auf den Sund- und Stromzoll-Pässen.

§. 17.

Ursache, weshalb diese Quittung über die Zollabgaben generaliter ertheilt wird.

Die im §. 16. erwähnte Quittung über die berechneten Zollabgaben soll eigentlich auf den Sund- und Stromzoll-Pässen für jede Waarensorte besonders gegeben werden; um jedoch die Expedition der Schiffer nicht länger aufzuhalten, als durchaus nothwendig ist, wird eine solche specificirte Berechnung auf dem Passe nur denjenigen Schiffern ertheilt, welche dieselbe vorher ausdrücklich verlangen.

§. 18.

Die vorgeschriebenen Abgaben werden erlegt sobald ein Schiff die Zoll-Linien überschreitet; welche diese sind.

Jedes Kauffahrteischiff wird zollpflichtig, sobald es auf seiner Reise die sogenannten Zoll-Linien überschreitet. Hierunter wird verstanden: im Sunde eine Linie, welche man sich von der Flaggenbatterie der Festung Kronborg bis zum nördlichen Punkte von Helsingborg in Schweden gezogen denkt. Im großen Belte ist es die Linie zwischen Halskov auf Seeland und Knudshoved auf Fühnen, und im kleinen Belte zwischen Strib auf Fühnen und der alten Fährbrücke zu Fridericia in Jütland.

§. 19.

Ausnahmen hievon.

Die in dem vorhergehenden §. aufgestellte allgemeine Regel unterliegt jedoch folgenden Beschränkungen.

1. Schiffe, welche wegen Sturm und Unwetter die Rhede von Helsingör anlaufen, oder daselbst ankommen um auf Convoy zu warten.

a) Schiffe, welche durch Sturm oder Unwetter gezwungen, auf der Rhede von Helsingör Schutz suchen oder dieselbe anlaufen um auf Convoy zu warten, aber wieder zurückkehren, sind von jeder Zollklarirung und den daraus entstehenden Kosten befreit.

2. Welche Abgaben Schiffe bezahlen, die auf der Rhede von Helsingör ankommen um Ordres einzuholen.

b) Schiffe, welche die Rhede von Helsingör anlaufen um Ordres einzuholen, aber wieder zurückkehren ohne ein- oder ausgeladen zu haben, entrichten nur das Feuer- und Bakengeld und die Klarirungskosten eingehend.

3. Wie mit Schiffen zu verhalten, welche einen Wimpel führen.

c) Schiffe, welche einen Wimpel führen, und geladene Kaufmannsgüter angeben, haben zwar, wie bisher, die gesetzlich bestimmten Zollabgaben zu entrichten, doch sind die Schiffe selbst frei vom Feuer- und Bakengelde so wie von den Klarirungskosten

§. 20.

4. Luftfahrzeuge, welche den engliſchen Jagdclubs gehören, und ſich mit keinerlei Handel befaſſen, ſind von Abgaben jeder Art befreit.

Die Luftfahrzeuge, welche Mitgliedern der Königlichen Jagdclubs in Großbritannien und Irland gehören, ſind von dem Feuer- und Bakengelde ſo wie von den Klarirungskoſten im Sunde und in den Belten gänzlich befreit, wenn ſie ſich als ſolche bei den betreffenden Zollbehörden gehörig legitimiren.

§. 21.

Der Sund- und Stromzoll iſt überhaupt nur einmal von Waaren zu erlegen.

So wie es eine allgemeine Regel iſt, daß der Sund- und Stromzoll von Waaren, ſelbſt wenn ſie den Sund und die Belte wiederholt paſſiren, überall nur einmal zu erlegen iſt, wenn nur durch genügende Beweiſe dargethan wird, daß ſie dieſe Abgabe bereits entrichtet haben, ſo ſollen auch diejenigen Waaren und Güter, die den Zoll einmal erlegt haben, aber wegen erlittenen Schiffbruches an den umliegenden Küſten nördlich vom Sunde wieder zurückgeſandt werden, bei ihrer Rückkehr in den Sund oder Wiederausfuhr nicht zum zweiten Male der Zollabgabe unterworfen ſein. Daſſelbe gilt von Schiffen, welche, nachdem ſie bereits klarirt, ſtürmiſchen Wetters oder widriger Winde halber genöthigt ſind, in den Sund wieder zurückzukehren.

Schiffe, welche ſtürmiſchen Wetters und widriger Winde halber genöthigt ſind in den Sund zurückzukehren, ſollen nicht zum zweiten Male daſelbſt Zoll und ſonſtige Abgaben entrichten.

§. 22.

Verſchiedene zollfreie Gegenſtände.

Nachfolgende Gegenſtände ſind, wie in vorſtehendem Tarif bereits bemerkt worden, im Sunde und in den Belten von Zollabgaben befreit, nemlich: Brennholz; friſche Fiſche, mit Ausnahme von Hummern und Auſtern; gebrauchtes Hausgeräth; Gypsſteine; Blockſteine, Pflaſterſteine oder Feldſteine; Goldmünzen, Goldſtangen oder Goldbarren; Wetzſteine, mit Ausnahme von Oelſteinen; gewöhnlicher Kalk und Kalkſteine; gebrauchte Kleidungsſtücke; ungemahlene weiße Kreide und Kreideſteine; Thon aller Art, mit Ausnahme des Pfeifenthons; Kieſel oder kleine Steine zu Fiſchnetzen; alte gebrauchte Mobilien; geſtrandetes Schiffsinventarium; kleine Schleifſteine; Steinkohlen aller Art mit Einſchluß von abgeſchwefelten oder ſogenannten Cokes nebſt Cinders; Silbermünzen, Silberſtangen oder Silberbarren, ſo wie geſtrandetes Tauwerk.

Feuer- und Bakengeld von Schiffen, welche ſolche Gegenſtände führen, ſo wie Klarirungskoſten.

Doch haben die mit ſolchen Waaren beladenen Schiffe in Uebereinſtimmung mit den im §. 12. feſtgeſetzten Regeln Feuer- und Bakengeld ſo wie jedenfalls Klarirungskoſten zu entrichten.

§. 23.

Wie Küſtengut und Krongut behandelt wird.

Wenn durch den Sund und die Belte Waaren und Güter geführt werden, welche nach Ausweis der vorge-

zeigten Papiere perſönliches Eigenthum regierender Fürſten, ihrer Gemahlinnen und Familien, oder Gegenſtände, beſtimmt zum perſönlichen Gebrauche und zur Hofhaltung von Fürſten ſind, ſo wird von ſolchen Waaren und Gütern durchaus kein Sund- und Stromzoll entrichtet. Was dagegen das ſogenannte Krongut betrifft, nemlich Waffen, Armatur und Kriegs-Ammunition ſo wie Proviſionen, ſo paſſirt Solches nicht zollfrei, wenn der Zollkammer dieſerhalb kein ſpecieller Befehl ertheilt worden iſt. In beiden Fällen werden aber von den mit benannten Waaren beladenen Schiffen, inſofern ſie keinen Wimpel führen, Feuer- und Bakengeld ſo wie Klarirungskoſten, und von den übrigen Waaren, welche die Schiffe etwa am Bord haben, Sund- und Stromzoll entrichtet.

Feuer- und Bakengeld ſo wie Klarirungskoſten von Schiffen mit dergleichen Gütern.

§. 24.

Wann die Zollbeamten auf der Zollkammer gegenwärtig ſein ſollen.

Zur Erleichterung des Handels und um die prompte Expedition der im Sunde und in den Belten klarirenden Schiffe zu befördern, iſt es den Zollbeamten zur Pflicht gemacht, zu jeder Stunde des Tages die Schiffe zu expediren und täglich auf der Zollkammer gegenwärtig zu ſein:

1. Zur Entgegennahme der Papiere und Erklärungen der Schiffer.

A. Zur Entgegennahme der Papiere und Erklärungen der Schiffer und zur Vorbereitung der demnächſtigen Klarirung:

vom 1. April bis 31. Oktober, beide incluſive, von 4 Uhr Morgens bis 10 Uhr Abends;

während des März-Monats von 6 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends;

und den übrigen Theil des Jahres von 6 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends.

2. Zur Ausfertigung der Zolldokumente und Zollpäſſe.

B. Zur Ausfertigung der erforderlichen Zollpapiere und Zollpäſſe:

vom 1. April bis 31. Oktober, beide incluſive, von 6 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends;

während des März-Monats von 7 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends;

und den übrigen Theil des Jahres von 8 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends.

§. 25.

Jedes Kauffahrteiſchiff muß bei der Ankunft zu Helſingör die Flagge aufziehen.

Jedes Kauffahrteiſchiff hat bei ſeiner Ankunft zu Helſingör ſeine Flagge aufzuziehen, wenn es von Norden kommt, bevor es die Feſtung Kronborg paſſirt, und wenn es von Süden kommt, bevor es das auf der Rhede ſtationirte Däniſche Wachtſchiff vorbeiſegelt.

§. 26.

Die Schiffer und andere Personen, welche ans Land gehen um den Sundzoll zu klariren, haben sich ohne Verzug und unmittelbar nach der Zollkammer zu verfügen.

Zur Erhaltung der Ordnung sind diejenigen Schiffer oder andere Personen, welche, um den Sundzoll zu klariren, bei Helsingör ans Land gehen, gehalten, sich ohne Verzug und unmittelbar vom Landungsplatze nach der Sundzollkammer zu verfügen, um daselbst die Schiffs- und Ladungspapiere abzuliefern und die erforderlichen Erklärungen abzugeben, damit in Rücksicht auf die prompte Expedition ihrer Schiffe nichts versäumt werde.

§. 27.

In welchen Fällen den Schiffern Pässe in blanco ertheilt werden.

Zur Förderung der Expeditionen im Sunde ist es ferner bestimmt, daß sobald ein Schiffer seine Ladungspapiere bei der Zollkammer eingeliefert und die nöthigen Erklärungen abgegeben hat, ihm auf sein Verlangen, unter annehmbarer Bürgschaft seines Commissionairs für die im Sunde zu erlegenden Abgaben sogleich ein Paß in blanco ertheilt werden wird, damit er seine Reise, ohne erst auf eine förmliche Zollklarirung warten zu müssen, ungesäumt fortsetzen könne, wenn der Wind günstig ist.

§. 28.

Schiffe privilegirter Nationen sind keiner Untersuchung unterworfen.

Schiffe mit Ladungen, welche einer privilegirten Nation gehören, sind im Sunde und in den Belten keiner Untersuchung unterworfen, wenn für dieselben gute und ordentliche Schiffs- und Ladungscertificate so wie Pässe, ausgestellt an dem Orte, wo die Ladungen eingenommen, beigebracht werden; sind aber diese Schiffs- und Ladungscertificate so wie Pässe nicht in gehöriger Ordnung, so wird man sich deshalb an die betreffenden Regierungen wenden, welche mittelst Tractate und Conventionen sich bereitwillig erklärt haben, geeignete Maaßregeln zu treffen, um solchen Mängeln in Zukunft vorzubeugen.

§. 29.

Die auf den Zollkammern abzugebenden Schiffs- und Ladungspapiere müssen sich in einer solchen Ordnung befinden, daß der Zoll danach ohne Schwierigkeit berechnet werden kann.

Wie sie einzurichten sind.

Um den Schiffen auf ihrer Durchfahrt durch den Sund und die Belte eine möglichst schnelle Expedition, und die Eigenthümer der darin verladenen Waaren vor einer zu hohen Berechnung des Sund- und Stromzolles zu sichern, ist es erforderlich, daß die Schiffs- und Ladungspapiere, welche die Schiffer bei jedesmaliger Klarirung verpflichtet sind auf der Zollkammer abzuliefern, sich stets in einer solchen Ordnung befinden, daß der Zoll danach ohne Schwierigkeit berechnet werden kann. In den mit Großbritannien so wie mit Schweden und Norwegen unter dem 13. und

23. Auguſt 1841 abgeſchloſſenen Conventionen §§. 33. und 32. iſt es beſtimmt, daß die Engliſchen „Cockets" und die Schwediſchen „Förpassninger" wie bisher numerirt, auf eine Schnur gezogen und mit dem Siegel der betreffenden Zollbehörde nebſt einem Zettel verſehen werden ſollen, auf welchem die Anzahl ſolcher Zollbeſcheinigungen mit Buchſtaben angegeben iſt.

Es folgt hieraus, daß der Schiffer ſich ſelbſt die Schuld beizumeſſen hat, wenn durch die Unvollſtändigkeit der beigebrachten Papiere irgend ein Aufenthalt in ſeiner Expedition veranlaßt oder ein zu hoher Zoll berechnet werden möchte. Namentlich iſt zu bemerken, daß außer einer deutlichen und genauen Auskunft über den Inhalt der Emballagen, in den Ladungspapieren noch ferner angegeben werden muß: das am Verſchiffungsort geltende Maaß und Gewicht der tarifirten Waarenartikel, und bei den nicht tarifirten Waaren, von welchen der Zoll procentweiſe nach dem Werthe erhoben wird, der Werth der Waare am Verſchiffungsort.

§. 30.

Die Schiffe ſollen ohne Aufenthalt expedirt und hierin keine Nation bevorzugt werden.

Schiffe, welche ſich im Sunde und in den Belten zur Klarirung anmelden, ſollen ohne Aufenthalt expedirt werden, und weder inländiſche noch andere Schiffer, welcher Nation ſie auch angehören mögen, ſollen hierin einen Vorzug genießen.

§. 31.

Credit, welcher auf den Zoll zugeſtanden wird.

Wird eine nach Ermeſſen der Oereſund-Zollkammer durchaus genügende Sicherheit geleiſtet, ſo wird den in Häfen außerhalb der Oſtſee zu Hauſe gehörigen Schiffen privilegirter Nationen, wenn ſie den Sund paſſiren um in die Oſtſee zu gelangen, ein dreimonatlicher Credit auf den von ihren Ladungen berechneten Sundzoll zugeſtanden. Wenn aber binnen Verlauf dieſer Zeitfriſt die Schiffe zurückkehren, ſo iſt der Zoll ſogleich bei der Rückkehr zu erlegen, wie überall mit Ablauf der genannten drei Monate die Berichtigung des Zolles ſtattfinden muß, ohne daß es hiebei in Betracht kommen kann, ob die Schiffe zurückgekehrt ſind oder nicht.

Wenn Credit zugeſtanden wird, ſo werden ſtatt des Stempelpapiers und für die Ausfertigung der Verſchreibung 12 Stüver Species bezahlt, cfr. §. 13.

§. 32.

In welchem Falle der Zoll mit 1 oder 1¼ Procent vom Werthe entrichtet wird.

Von denjenigen Waaren und Gütern, welche in vorſtehendem Tarif entweder nicht benannt oder nicht darin mit einem feſten Zollſatze aufgeführt ſind, wird der Sund- und Stromzoll, wenn die Waaren und Güter in

einem privilegirten Schiffe verladen ſind, mit einem Procent, und in einem unprivilegirten Schiffe, mit einem und einem Viertel Procent von demjenigen Werthe berechnet, den die Waaren und Güter an ihren reſpectiven Verſchiffungsorten haben. Wenn die Ladungspapiere nicht die nöthigen Aufklärungen über den Werth enthalten, oder wenn die gemachten Angaben in denſelben ſich als unrichtig herausſtellen, ſind die Zollbeamten im Sunde und in den Belten angewieſen, den Werth, ſo weit möglich, nach Preiscouranten zu ermitteln, worin die Preiſe ſolcher Waaren am Verſchiffungsorte verzeichnet ſtehen. Sind ſolche Preiscourante indeſſen nicht vorhanden, ſo bleibt es den erwähnten Beamten überlaſſen, nach ihrem beſten Ermeſſen und nach Grundſätzen der Billigkeit den Werth der genannten Waaren und Güter zu beſtimmen.

Wie zu verhalten iſt, wenn die Ladungspapiere einen unrichtigen oder durchaus keinen Werth angeben.

Von ſolchen Waaren und Gütern, welche privilegirten Nationen gehören, aber in einem unprivilegirten Schiffe verladen ſind, wird jedoch auch dann nur ein Procent vom Werthe bezahlt, wenn für beregte Waaren und Güter deutliche und aufrichtige Eigenthumscertificate bei der Klarirung derſelben im Sunde und in den Belten beigebracht werden.

§. 33.

Wenn der Werth der wirklich verſchifften Waaren nicht auf der Rückſeite des engliſchen Zolldokuments, Cocket genannt, angeführt ſteht, und keine regelmäßige Factura vorliegt, wird vorläufig der im Eingange des gedachten Dokuments angegebene Werth bei der Berechnung des Zolles zu Grunde gelegt. Sollte hiebei die Zollabgabe erweislich zu hoch angeſetzt werden, ſo iſt ein ſolcher Fall nach der in folgendem §. enthaltenen Vorſchrift zu erledigen.

Wie zu verhalten iſt, wenn der Werth nur auf der vorderen Seite des Cockets angeführt iſt.

§. 34.

Wenn wegen mangelhafter Angabe in den Ladungspapieren oder aus anderen Urſachen von irgend einer Partei Waaren zu viel an Sund- oder Stromzoll berechnet worden, ſo wird auf die von den Betheiligten innerhalb Jahresfriſt dieſerhalb beigebrachten und als zureichend anerkannten Beweiſe der fragliche Unterſchied zurückgezahlt werden.

Zu viel berechneter Zoll wird vergütet, wenn innerhalb Jahresfriſt genügende Beweiſe beigebracht werden.

§. 35.

In dem Falle, wo über den Betrag des von einer Handelswaare bezahlten und des geſetzlich beſtimmten Zolles Uneinigkeit entſtehen ſollte, iſt die Zollkammer verpflichtet, außer der bei der Klarirung des Schiffes

In welchem Falle eine beglaubigte Berechnung über den von einer Handelswaare bezahlten Zoll mitzutheilen iſt.

über den berechneten Zoll ausgefertigten Specification, dem Betreffenden, auf ſein Anſuchen, annoch eine ſpecificirte Berechnung über den empfangenen Zoll in beglaubigter Form und unentgeltlich mitzutheilen.

§. 36.

Erhöhete Zollabgabe von gewiſſen Getraidearten, wenn dieſe in unprivilegirten Schiffen geladen ſind.

Wenn in unprivilegirten Schiffen Ladungen durch den Sund und die Belte geführt werden, beſtehend aus Weizen, Roggen, Gerſte, Malz und Hafer, und eingenommen in den nachbenannten oſtſeeiſchen Orten, ſo wird der Sund- und Stromzoll, wie bisher, folgendermaaßen erlegt. Iſt die Ladung nemlich eingenommen:

in Barth
- Colberg
- Demmin
- Rügenwalde
- Stolpe
- Stralſund
- Treptow
- Wolgaſt

} wird der Zoll mit dem 3ten Theil mehr bezahlt, als in privilegirten Schiffen.

- Anklam
- Greifswald
- Wismar

} wird der Zoll mit dem 4ten Theil mehr bezahlt, als in privilegirten Schiffen.

- Roſtock wird der Zoll mit dem 5ten Theil mehr bezahlt, als in privilegirten Schiffen.

- Stettin
- Swinemünde
- Warnemünde

} wird der Zoll mit dem 6ten Theil mehr bezahlt, als in privilegirten Schiffen.

- Lübeck wird der Zoll mit dem 7ten Theil mehr bezahlt, als in privilegirten Schiffen.

§. 37.

Der Roſenobel-Zoll iſt zu bezahlen von denjenigen unprivilegirten Schiffen, welche Waaren und Güter von 3 Laſten und darüber nach Roſtock führen.

Als eine beſondere Abgabe außer dem gewöhnlichen Zolle wird von allen Waaren und Gütern zum Belaufe von 3 Laſten und darüber (ſelbſt von den im §. 22. erwähnten zollfreien Gegenſtänden), welche in unprivilegirten Schiffen nach Roſtock geführt werden, ein Roſenobel oder 4 Species Reichsthaler 36 Stüver entrichtet; von dieſer Regel ſind jedoch, wie bisher, Salz- und Heringsladungen ausgenommen. Die Größe der Laſten wird ſo berechnet, wie es am Schluſſe des §. 12. angegeben worden; doch iſt zu bemerken, daß 2000 Mauerſteine oder Dachziegel 1 Laſt gleich gehalten werden und folglich 6000 Stück 3 Laſt ausmachen, wovon der Roſenobel-Zoll erhoben wird.

§. 38.

Eine Vergütung von 4 Procent wird für eine getreue Angabe zugestanden.

In welchem Falle diese Vergütung nicht zugestanden wird.

Mit Rücksicht auf die mit der Ladung behufs der Klarirung etwa verbundenen Unkosten wird einem jeden Schiffer, welcher eine getreue Angabe seiner Ladung gemacht hat, eine Vergütung von 4 Procent von dem Betrage des Zolles zugestanden; diese Vergütung wird nicht denjenigen Schiffern zugestanden, welche sich der Zolldefraudation oder einer unrichtigen Angabe schuldig machen.

§. 39.

Die Unterstützung, welche schiffbrüchigen Seeleuten zugestanden wird.

Schiffer und Seeleute, welche Schiffbruch gelitten und zu Helsingör, Nyborg oder Friderieia in hülfsbedürftigem Zustande ankommen, erhalten, wenn sie sich entweder persönlich oder durch den Consul ihres Landes bei der Oeresund- oder Stromzollkammer melden, eine Unterstützung aus den im §. 14. gedachten Armengeldern.

§. 40.

Geldstrafen bei Uebertretung oder Verletzung der bestehenden Zollanordnungen.

Die Uebertretung oder Verletzung der bestehenden Zollanordnungen ist mit folgenden Geldstrafen belegt:

1. Für falsche Angabe, oder Vorbeisegeln der Zollstätten.

1. Für eine erweislich falsche Angabe der Quantität oder Qualität der Ladung, so wie für Vorbeisegeln der Zollstätten (außer in Fällen von Seenoth) mit der offenbaren Absicht einer Zolldefraudation, tritt für den Betreffenden eine dem jedesmaligen Grade der Verschuldung angemessene Strafe ein, d. h., außer dem vollen Belaufe des gesetzlichen Zolles, eine Geldbuße höchstens bis zum doppelten Betrage des zu defraudiren beabsichtigten Zolles.

2. Für die Durchfahrt nach Kopenhagen, ohne anzuhalten.

2. Eine Geldstrafe von 2½ Species Reichsthalern trifft denjenigen Schiffer, welcher, nach Kopenhagen bestimmt, dorthin segelt, ohne zuvor die Sundabgaben berichtigt zu haben, jedoch seine Papiere von dort nach Helsingör zur Klarirung einsendet.

3. Für die Einsendung der Papiere zur Klarirung, bevor das Schiff aus Süden angelangt.

4. Für ans Land bringen der Papiere durch Andere als den Schiffer, den Steuermann oder den Supercargo.

3. Ferner ist eine Mulct von 1 Species Reichsthaler zu entrichten, wenn die Ladungspapiere des Schiffes zur Expedition nach Helsingör gesandt werden, bevor dasselbe aus dem Süden angelangt ist, oder wenn die Papiere des Schiffes von Jemanden anders ans Land gebracht werden, als von dem Schiffer, dem Steuermann oder Supercargo desselben.

§. 41.

Die Rechte der privilegirten Nationen, worin sie bestehen.

Die Vorrechte, welche die privilegirten Nationen vor den unprivilegirten im Sunde und in den Belten genießen, sind demnach folgende:

1. Daß sie von dem Werthe unbenannter Waaren nur 1 Procent bezahlen.

1. Daß die privilegirten Nationen von allen denjenigen Waaren und Gütern, welche in vorstehendem Tarif nicht verzeichnet oder darin nicht mit einem festen Zollsatze aufgeführt sind, nur 1 Procent ad valorem richten, die unprivilegirten Nationen aber, wie bisher, 1½ Procent ad valorem.

2. Daß sie von gewissen Spanischen und Portugisischen Weinen nur 1½ Species Reichsthaler pr. Pipe bezahlen.

2. Daß die privilegirten Nationen gewisse Spanische und Portugisische Weine nur mit 1½ Species Reichsthalern pr. Pipe, 36 Stüvern Species pr. Orhoft und 6 Stüvern Species pr. Anker verzollen, während die unprivilegirten Nationen dagegen, wie bisher, für diese Weine 2 Species Reichsthaler pr. Pipe, 1 Species Reichsthaler pr. Orhoft, und 8 Stüver Species pr. Anker an Zoll entrichten.

3. Daß sie pr. 100 Flaschen Wein nur 24 Stüver Species bezahlen.

3. Daß die privilegirten Nationen Wein in Flaschen nur mit 24 Stüvern Species pr. 100 Flaschen verzollen, während die unprivilegirten Nationen, wie bisher, 30 Stüver Species pr. 100 Flaschen an Zoll entrichten.

4. Daß keine Zollerhöhung bei gewissen Getraidewaaren stattfindet.

4. Daß die privilegirten Nationen von der im §. 36. gedachten erhöheten Zollabgabe auf gewisse Getraidewaaren befreit sind, während diese Abgabe dagegen von unprivilegirten Nationen entrichtet wird.

5. Daß sie dem Rosennobel-Zolle nicht unterworfen sind.

5. Daß die Schiffe der privilegirten Nationen von dem im §. 37. gedachten Rosenobel-Zolle von nach Rostock bestimmten Waaren und Gütern zum Belaufe von 3 Lasten und darüber befreit sind.

6. Daß sie bei der Durchfahrt durch den Sund und die Belte keiner Untersuchung unterworfen sind.

6. Und schließlich, daß die Schiffe der privilegirten Nationen nebst den in denselben verladenen Waaren bei der Durchfahrt durch den Sund und die Belte keiner Untersuchung unterworfen sind, wenn für dieselben gute und aufrichtige Schiffs- und Ladungscertificate so wie Pässe beigebracht werden, ausgestellt an den Orten, wo die respectiven Ladungen eingenommen sind, und daß die Zollkammern diesen Certificaten und Pässen Glauben schenken sollen.

Dagegen sind die Schiffe der unprivilegirten Nationen, wie bisher, der Untersuchung unterworfen.

General-Zollkammer- und Kommerz-Kollegium, den 1. Januar 1842.

Lowzow.

Bech. Garlieb. Francke.

(L. S.)

Rosing.

II.

Bekanntmachung derselben Behörde vom 16. Mai 1846, verschiedene Modifikationen der Oeresund- und Stromzollrolle betreffend.

In Uebereinstimmung mit einer Allerhöchsten Autorisation Seiner Majestät des Königs werden nachstehende Modifikationen der Oeresund- und Stromzollrolle vom 1. Januar 1842 hiedurch zur öffentlichen Kunde gebracht:

§. 1.

Die Zollsätze sind festgesetzt:
für rohe Baumwolle zu 10 Stüver pr. 100 Pfund,
für Branntwein aus Kartoffeln und Korn zu 3 Stüver pr. 1 Tonne,
für Rohzucker zu 4 Stüver pr. 100 Pfund.

§. 2.

Die in dem §. 11. der Oeresund- und Strom-Zoll-Rolle vorgeschriebene Reduktionsberechnung für Dielen von Memel ist auch auf Dielen von allen andern Orten zur Anwendung zu bringen und ist ferner die durch denselben Paragraphen festgesetzte Berechnung von 56½ Scheffel auf eine Last zu 60 Scheffel auf eine Last verändert.

§. 3.

Vorstehende Bestimmungen treten den 1. Juni dieses Jahr in Kraft.

Generalzollkammer- und Kommerz-Kollegium, den 16. Mai 1846.

Bluhme.

Garlieb. Francke. W. C. E. Sponneck.

(L. S.)

Fedderſen.

Nr. 3.

Handelsvertrag zwiſchen Seiner Majeſtät dem Könige von Preußen und Seiner Majeſtät dem Könige des vereinigten Königreiches Großbritannien und Irland, zu London am 2. April 1824 geſchloſſen und am 15. deſſelben Monats ratifizirt.

Seine Majeſtät der König von Preußen und Seine Majeſtät der König des vereinigten Königreiches Großbritannien und Irland, beſeelt von gleichem Wunſche, die Handelsverbindungen zwiſchen Ihren beiderſeitigen Staaten zu erweitern und zu beleben, und Ihren hierbei betheiligten Unterthanen alle und jede Erleichterung und Aufmunterung zu gewähren; und überzeugt, daß nichts weſentlicher zur Erfüllung Ihrer hierauf ſich beziehenden beiderſeitigen Wünſche beitragen werde, als die gegenſeitige Aufhebung alles Unterſchiedes zwiſchen den, von den Schiffen und Erzeugniſſen des einen Staates in den Häfen des Andern jetzt erhobenen Abgaben, haben, Behufs eines hierüber abzuſchließenden Vertrages, Bevollmächtigte ernannt, nämlich: ꝛc. . . . . welche, nachdem ſie ſich gegenſeitig ihre, in guter und gehöriger Form befundenen, Vollmachten mitgetheilt, folgende Artikel verabredet und abgeſchloſſen haben.

Artikel I.

Von und nach dem erſten Mai dieſes Jahres ſollen die in die Häfen des vereinigten Königreiches Großbritannien und Irland ein- und aus denſelben auslaufenden Preußiſchen, ingleichen die in Preußiſche Häfen ein- oder aus dieſen Häfen auslaufenden Engliſchen Schiffe keinen andern oder höheren Abgaben oder Laſten, welcher Art dieſe immer ſein mögen, unterworfen werden, als ſolchen, mit denen Nationalſchiffe bei ihrem Eingange in die beiderſeitigen Häfen oder bei ihrem Abgange aus denſelben jetzt belegt ſind, oder künftig belegt werden möchten.

Artikel II.

Alle Erzeugniſſe des Bodens und des Kunſtfleißes ſämmtlicher, unter der Botmäßigkeit der Hohen kontrahirenden Mächte ſtehenden Länder, welche jetzt, oder in Zukunft, auf inländiſchen Schiffen in Preußiſche ſo wie in Großbritanniſche Häfen ein- oder aus denen beider Staaten ausgeführt werden dürfen, ſollen auch auf ganz gleiche Weiſe in Schiffen des andern Staates in jene Häfen ein- oder aus denſelben ausgeführt werden können.

Artikel III.

Alle Gegenſtände, welche nicht Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes der von Seiner Großbritanniſchen Majeſtät beherrſchten

Länder ſind, und die geſetzlich von dem vereinigten Königreiche Großbritannien und Irland aus, auf Engliſchen Schiffen, in Preußiſche Häfen eingeführt werden dürfen, ſollen nur mit denjenigen Abgaben belegt werden, welche für dieſe Gegenſtände bei deren Einführung auf Preußiſchen Schiffen entrichtet werden. Auf ganz gleiche Weiſe ſollen in den Häfen des vereinigten Königreichs alle Gegenſtände behandelt werden, welche nicht Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes der unter der Botmäßigkeit Seiner Preußiſchen Majeſtät ſtehenden Länder ſind, und welche geſetzlich auf Preußiſchen Schiffen in die Häfen des vereinigten Königreiches eingeführt werden können.

Artikel IV.

Alle Güter, Waaren und Gegenſtände des Handels, deren Einbringung in die Häfen des einen oder des andern Staates erlaubt iſt, ſollen gleichen Abgaben unterworfen ſein, jene Güter, Waaren und Gegenſtände des Handels mögen auf Schiffen des andern Staates oder auf inländiſchen eingeführt werden, wie denn auch für alle, geſetzlich aus den beiderſeitigen Häfen auszuführende Güter, Waaren und Gegenſtände des Handels die nämlichen Prämien, Rückzölle und Vortheile gewährt werden ſollen, dieſe Ausführung geſchehe nun auf Schiffen des andern Staates oder auf inländiſchen.

Artikel V.

Bei dem Einkaufe der in den einen Staat eingeführten Erzeugniſſe des Bodens oder Kunſtfleißes des andern, ſoll auf die Nationalität des Schiffes, durch welches dieſe Gegenſtände eingeführt worden ſind, keine Rückſicht genommen und aus ſolchem Grunde weder unmittelbar noch mittelbar, weder durch die Regierung des einen oder des andern Staates, noch durch, in deren Auftrag oder unter deren Zuſtimmung handelnde Geſellſchaften, Korporationen oder Agenten, irgend ein Vorzug gewährt werden, indem es die wahre und beſtimmte Abſicht der Hohen kontrahirenden Mächte iſt, daß in dieſer Hinſicht durchaus kein Unterſchied gemacht werde.

Artikel VI.

Gegenwärtiger Vertrag ſoll, vom heutigen Tage ab, zehn Jahre und über dieſen Zeitpunkt hinaus noch bis zum Ablauf eines Zeitraumes von zwölf Monaten beſtehen, nachdem die eine oder die andere der kontrahirenden Mächte der andern ihre Abſicht denſelben aufzuheben wird zu erkennen gegeben haben; indem eine jede der Hohen kontrahirenden Mächte ſich das Recht vorbehält, der andern eine ſolche Erklärung, am Ende des gedachten Zeitraums von zehn Jahren zugehen zu laſſen; wie denn auch hiermit zwiſchen Ihnen feſtgeſetzt wird, daß gegenwärtiger Vertrag mit allen darin enthaltenen Beſtimmungen, nach

dem Ablaufe von zwölf Monaten, von dem Zeitpunkte an gerechnet, wo die eine der Hohen kontrahirenden Mächte jene Erklärung von Seiten der andern Macht wird erhalten haben, für beide Mächte nicht mehr verbindlich sein soll.

Artikel VII.

Die gegenwärtige Uebereinkunft soll ratifizirt und die Ratifikations-Urkunden sollen innerhalb eines Monats, oder, wo möglich, noch früher in London ausgewechselt werden.

Zu Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag unterzeichnet und mit ihren respektiven Wappen besiegelt.

Geschehen zu London, den zweiten April im Jahre unseres Herrn, dem achtzehnhundert und vier und zwanzigsten.

gezeichnet:

(L. S.) Werther.
(L. S.) Georg Canning.
(L. S.) W. Huskisson.

Dieser Vertrag ist von Seiner Majestät dem Könige unter dem 15. April d. J. ratifizirt worden und die Ratifikations-Urkunden sind demnächst am 1. Mai 1824 in London ausgewechselt worden.

Berlin, den 29. Mai 1824.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

Bernstorff.

Nr. 4.

Allerhöchste Kabinetsordre vom 20. Mai 1826, über die gegenseitigen Begünstigungen diesseitiger und großbritannischer Unterthanen für den Handel und die Schiffahrt.

Auf Ihren gemeinschaftlichen Bericht vom 9. d. M. über die Meinem Gesandten zu London, Königlich-Großbritannischer Seits ertheilte Zusicherung, daß diejenigen Begünstigungen, welche in der Akte 6. Geo. IV. Cap. 114. den Unterthanen fremder Staaten im Handel mit den Englischen überseeischen Besitzungen bedingungsweise eingeräumt worden sind, Meinen Unterthanen sofort zu Theil werden sollen, wenn der Handel und die Schiffahrt Englands und dessen überseeischen Besitzungen in Meinen Staaten gleich denen der daselbst am meisten begünstigten Nation behandelt werden; genehmige Ich: daß von jetzt an diese Behandlung eintrete, auch so lange fortdauere, als Meine Unterthanen im Genusse der ihnen durch obgedachte Akte zugesicherten Vor-

theile verbleiben, und beauftrage Sie, hiernach das Weitere zu veranlaſſen.

Berlin, den 20. Mai 1826.

Friedrich Wilhelm.

An
die Staats-Miniſter v. Schuckmann
und Grafen v. Bernstroff.

Nr. 5.

Handels- und Schiffahrts-Konvention zwiſchen Preußen, Bayern, Sachſen, Würtemberg, Baden, Kurheſſen, Großherzogthum Heſſen, den zum Thüringiſchen Zoll- und Handelsvereine gehörigen Staaten, Naſſau und Frankfurt einerſeits und Großbritannien andererſeits. Vom 2. März 1841.

Seine Majeſtät der König von Preußen — ſowohl für Sich, als im Namen der übrigen Mitglieder des Kraft der Verträge vom 22. und 30. März und 11. Mai 1833, 12. Mai und 10. Dezember 1835 und 2. Januar 1836 beſtehenden Zoll- und Handels-Vereins, nämlich Seiner Majeſtät des Königs von Bayern, Seiner Majeſtät des Königs von Sachſen und Seiner Majeſtät des Königs von Würtemberg, Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs von Baden, Seiner Königlichen Hoheit des Kurprinzen und Mitregenten von Heſſen, Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs von Heſſen und bei Rhein, der Mitglieder des Thüringiſchen Zoll- und Handelsvereins, — nämlich Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs von Sachſen-Weimar-Eiſenach, Ihrer Durchlauchten der Herzöge von Sachſen-Meiningen, Sachſen-Altenburg und Sachſen-Koburg und Gotha; der Fürſten von Schwarzburg-Rudolſtadt und Schwarzburg-Sondershauſen, ſo wie der Fürſten von Reuß-Greitz, Reuß-Schleitz und Reuß-Lobenſtein und Ebersdorf, — Seiner Durchlaucht des Herzogs von Naſſau und der freien Stadt Frankfurt *einerſeits* und Ihre Majeſtät die Königin des vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland *andererſeits*, von gleichem Wunſche beſeelt, die Handelsverbindungen und den Austauſch der Erzeugniſſe der beiderſeitigen Staaten möglichſt auszudehnen, ſind zu dieſem Zwecke übereingekommen, einen Schiffahrts- und Handelsvertrag abzuſchließen, und haben zu Bevollmächtigten hierzu ernannt, nämlich ꝛc. . . . . .

welche, nachdem ſie ſich ihre Vollmachten gegenſeitig mitgetheilt und

dieſelben in guter und gehöriger Form befunden haben, über die nachfolgenden Artikel übereingekommen ſind:

Artikel I.

In Erwägung, daß Britiſchen Schiffen geſtattet iſt, aus den Häfen aller Länder mit ihren Ladungen in die Häfen Preußens und der übrigen Staaten des vorbezeichneten Zollvereins einzulaufen; in Erwägung der Zugeſtändniſſe, welche vermittelſt der gegenwärtigen Konvention dem Britiſchen Handel hinſichtlich aller Staaten dieſes Zollvereins gemacht worden ſind; in Erwägung ferner der Leichtigkeit, mit welcher in Folge der Anwendung der Dampfkraft auf die Binnenſchifffahrt die Beförderung von Gütern und Waaren aller Art ſowohl ſtromauf-, als ſtromabwärts Statt findet; in Erwägung endlich der neuen Auswege, welche auf dieſe Weiſe dem Handel und der Schiffahrt zwiſchen dem vereinigten Königreiche und den überſeeiſchen Britiſchen Beſitzungen einerſeits und den gegenwärtig zum Zollvereine gehörigen Staaten, deren einige ſich als natürlicher Auswege für ihren Handel ſolcher Häfen bedienen, welche nicht innerhalb ihres eigenen Gebietes liegen, andererſeits eröffnet werden können, iſt man übereingekommen, daß von und nach dem Tage der Auswechſelung der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages, Preußiſche Schiffe und die Schiffe der übrigen zu dem vorgedachten Zollvereine gehörigen Staaten nebſt ihren Ladungen, ſofern dieſelben aus ſolchen Gütern beſtehen, die geſetzlich von dieſen Schiffen in das vereinigte Königreich und die auswärtigen Britiſchen Beſitzungen aus den Häfen derjenigen Länder eingeführt werden dürfen, welchen dieſelben angehören, — künftig, wenn ſolche Schiffe aus den Mündungen der Maas, der Ems, der Weſer und der Elbe, oder aus den Mündungen irgend eines ſchiffbaren, zwiſchen der Elbe und der Maas liegenden Fluſſes kommen, welcher einen Verbindungsweg zwiſchen dem Meere und dem Gebiete irgend eines der Deutſchen Staaten bildet, die an dieſem Vertrage Theil nehmen, — in die Häfen des vereinigten Königreichs und der auswärtigen Britiſchen Beſitzungen in eben ſo vollſtändiger und ausgedehnter Weiſe ſollen zugelaſſen werden, als wenn die Häfen, aus denen dieſe Schiffe vorgedachtermaßen kommen, ſich innerhalb des Gebietes von Preußen oder eines andern der mehrgenannten Staaten befänden, auch dieſen Schiffen geſtattet ſein ſoll, die oben erwähnten Güter unter denſelben Bedingungen einzuführen, wie dergleichen Güter aus den eigenen Häfen ſolcher Schiffe eingeführt werden dürfen. Auf gleiche Weiſe ſollen dieſe Schiffe, wenn dieſelben ſich von Großbritannien oder den Britiſchen Kolonialbeſitzungen nach den oben näher bezeichneten Häfen und Plätzen begeben, eben ſo behandelt werden, als wenn dieſelben nach einem Preußiſchen Oſtſeehafen zurückkehrten. Es verſteht ſich dabei jedoch,

daß dieſe Vergünſtigungen den Schiffen Preußens und der vorerwähnten Staaten nur in Bezug auf diejenigen der gedachten Häfen zugeſtanden werden können, in welchen man fortfahren wird, Britiſche Schiffe und deren Ladungen bei ihrer Ankunft und ihrem Abgange auf gleichen Fuß mit den Schiffen Preußens und der übrigen Vereinsſtaaten zu ſtellen.

Artikel II.

Seine Majeſtät der König von Preußen willigt ſowohl für Sich als im Namen der vorgedachten Staaten ein, den Handel und die Schiffahrt der Unterthanen Ihrer Großbritanniſchen Majeſtät, hinſichtlich der Einfuhr von Zucker und Reis, in jeder Beziehung ſtets dem Handel und der Schiffahrt der meiſt begünſtigten Nationen mit dieſen Artikeln gleichzuſtellen.

Artikel III.

Für den Fall, daß andere Deutſche Staaten dem Deutſchen Zollvereine beitreten ſollten, wird hierdurch beſtimmt, daß ſolche andere Staaten in alle Stipulationen des gegenwärtigen Vertrages eingeſchloſſen ſein ſollen.

Artikel IV.

Die gegenwärtige Konvention ſoll bis zum 1. Januar 1842 in Kraft bleiben, und über dieſen Zeitpunkt hinaus noch auf die Dauer von ſechs Jahren; vorausgeſetzt, daß keiner der Hohen kontrahirenden Theile dem andern ſeine Abſicht, die Wirkung des Vertrages am 1. Januar 1842 aufhören zu laſſen, 6 Monate vor Ablauf dieſes Termins erklärt hat, und vorausſetzt, daß auch keiner der Hohen kontrahirenden Theile dem andern ſeine Abſicht, dieſen Traktat am 1. Januar 1848 erlöſchen zu laſſen, 6 Monate vor dem Eintritte dieſes Termins angezeigt hat, ſo ſoll die gegenwärtige Konvention bis zum 1. Januar 1854 und über dieſen Zeitpunkt hinaus noch bis zum Ablauf eines Zeitraums von zwölf Monaten beſtehen, nachdem die eine oder die andere der Hohen kontrahirenden Mächte der anderen ihre Abſicht, denſelben aufzuheben, wird zu erkennen gegeben haben; indem eine jede der Hohen kontrahirenden Mächte ſich das Recht vorbehält, der anderen eine ſolche Erklärung zugehen zu laſſen; wie denn auch hiermit zwiſchen ihnen feſtgeſetzt wird, daß gegenwärtiger Vertrag mit allen darin enthaltenen Beſtimmungen, nach dem Ablaufe von zwölf Monaten, von dem Zeitpunkte an gerechnet, wo die eine der Hohen kontrahirenden Mächte jene Erklärung von Seiten der anderen Macht wird erhalten haben, für beide Mächte nicht mehr verbindlich ſein ſoll.

Artikel V.

Der gegenwärtige Vertrag ſoll ratifizirt und die Ratifikations-Urkunden ſollen binnen zwei Monaten nach dem Tage der Unterzeich-

nung, oder, wenn es ſein kann, noch früher zu London ausgewechſelt werden.

Zur Urkunde deſſen haben die Bevollmächtigten denſelben, unter Beifügung ihrer reſpektiven Siegel, unterzeichnet.

Geſchehen zu London, den zweiten März Ein Tauſend acht Hundert und ein und Vierzig.

Bülow.	Palmerſton.	H. Labouchere.
(L. S.)	(L. S.)	(L. S.)

Die Ratifikations-Urkunden des vorſtehenden Vertrages, welche von Sr. Majeſtät dem Könige von Preußen unter dem 12. und von Ihrer Majeſtät der Königin des vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland unter dem 20. April d. J. vollzogen worden, ſind am 26. April d. J. zu London ausgewechſelt worden.

Nr. 6.

Vertrag zwiſchen Seiner Majeſtät dem Könige von Preußen und Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzoge von Mecklenburg-Schwerin, wegen gegenſeitiger Aufhebung alles Unterſchiedes in der Behandlung der beiderſeitigen Schiffe und deren Ladungen in den Preußiſchen und Mecklenburgiſchen Häfen. Vom 19. Dezember 1826.

Seine Majeſtät der König von Preußen und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin, überzeugt, daß die gegenſeitige Aufhebung alles Unterſchiedes in der Behandlung der beiderſeitigen Schiffe und deren Ladungen in den Häfen des anderen Staates weſentlich zur Erweiterung und Belebung der Handelsverbindungen zwiſchen Ihren beiderſeitigen Landen, und zur Erleichterung Ihrer hierbei betheiligten Unterthanen beitragen würde, haben über dieſen Gegenſtand durch Ihre Bevollmächtigte, nämlich: . . . . . unter dem Vorbehalte der beiderſeitigen landesherrlichen Genehmigung, die nachfolgenden Artikel verabredet und abſchließen laſſen.

Artikel 1.

Die Preußiſchen, in die Häfen des Großherzogthums Mecklenburg-Schwerin ein- und aus ſelbigen auslaufenden Schiffe, ſie mögen nun unmittelbar aus Preußiſchen Häfen kommen und beziehungsweiſe dorthin beſtimmt ſein, oder nicht, ſollen in jenen Häfen keinen anderen oder höheren Abgaben oder Laſten, welcher Art dieſe auch immer ſein mögen,

unterworfen werden, als denjenigen, mit welchen daſelbſt die einheimiſchen, ſowohl unter Mecklenburgiſcher, als auch unter Roſtocker Flagge fahrenden Schiffe bei ihrem Ein- oder Ausgange jetzt belegt ſind, oder künftig belegt werden möchten.

Dieſelbe Gleichſtellung der Abgaben ſoll in den Königlich-Preußiſchen Häfen rückſichtlich der ein- oder auslaufenden Mecklenburgiſchen Schiffe dergeſtalt Statt finden, daß dieſe Schiffe daſelbſt keinen anderen oder höheren Abgaben oder Laſten unterworfen ſein ſollen, als denjenigen, welche in jenen Häfen von einheimiſchen Schiffen zu entrichten ſind, oder künftig etwa zu entrichten ſein möchten.

Artikel 2.

Allen und jeden Gütern, Waaren und Gegenſtänden des Handels, ſie ſeien inländiſchen oder ausländiſchen Urſprungs, welche jetzt oder in Zukunft auf einheimiſchen Schiffen in die Königlich-Preußiſchen oder Großherzoglich-Mecklenburgiſchen Häfen ein- oder aus ſelbigen ausgeführt werden dürfen, ſoll in ganz gleicher Weiſe auch auf Schiffen des anderen Landes der Eingang in jene Häfen oder der Ausgang aus ſelbigen offen ſtehen.

Artikel 3.

In Hinſicht der Abgaben, welche von den nach vorſtehendem Artikel in die beiderſeitigen Häfen ein- oder aus ſelbigen auszuführenden Gütern, Waaren und Gegenſtänden des Handels zu entrichten ſind, ſoll die Nationalität der beiderſeitigen Schiffe, auf denen die Ein- oder Ausführung Statt finden wird, durchaus keinen Unterſchied begründen. Bei der Einführung auf Schiffen des anderen Staates ſollen daher jene Güter, Waaren- und Handelsgegenſtände keinen höheren oder anderen Abgaben unterworfen ſein, als denen, welche davon zu erheben ſein würden, wenn die Einbringung auf einheimiſchen Schiffen geſchähe. Desgleichen ſollen auch bei der Ausfuhr auf Schiffen des anderen Staates die nämlichen Prämien, Rückzölle, Vortheile und Begünſtigungen irgend einer Art gewährt werden, welche etwa für die Ausführung auf einheimiſchen Schiffen beſtehen oder künftig beſtehen möchten.

Artikel 4.

Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages, welcher vom 1. April 1827 ab in Kraft treten wird, iſt vorläufig auf acht Jahre feſtgeſetzt, und ſoll derſelbe, wenn zwölf Monate vor dem Ablaufe dieſes Zeitraums von der einen oder anderen Seite eine Aufkündigung nicht erfolgt ſein wird, noch ferner auf ein Jahr und ſofort bis ein Jahr nach etwa geſchehener Aufkündigung in Kraft bleiben.

Artikel 5.

Gegenwärtiger Vertrag ſoll unverzüglich zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt, und ſollen die Ratifikations-Urkunden ſobald als möglich ausgewechſelt werden.

Des zu Urkund iſt dieſer Vertrag von den beiderſeitigen Bevollmächtigten unter Beidrückung ihrer Siegel unterzeichnet worden.

So geſchehen Berlin, den neunzehnten Dezember im Jahre Eintauſend Achthundert und ſechs und zwanzig.

Ernſt Michaelis. (L. S.)

Wilhelm Frh. v. Meerheimb. (L. S.)

Dieſer Vertrag iſt unter dem 9. Januar 1827 ratifizirt worden, und hat die Auswechſelung der Ratifikations-Urkunden Statt gefunden.

Nr. 7.

Handels- und Schiffahrtsvertrag zwiſchen Sr. Majeſtät dem Könige von Preußen und Sr. Majeſtät dem Könige von Schweden und Norwegen. Vom 14. März 1827.

Im Namen der hochheiligen und untheilbaren Dreieinigkeit!

Seine Majeſtät der König von Preußen und Seine Majeſtät der König von Schweden und Norwegen, von gleichem Wunſche beſeelt, die zwiſchen Ihren beiderſeitigen Staaten beſtehenden Handelsverbindungen zum gegenſeitigen Wohle Ihrer Unterthanen zu erweitern und zu befeſtigen, und überzeugt, daß dieſer heilſame Zweck auf keine Weiſe beſſer als durch Annahme eines auf Grundſätzen der Billigkeit beruhenden Syſtems vollkommner Gegenſeitigkeit erreicht werden könne, ſind in Folge deſſen übereingekommen, wegen Abſchließung eines Handelsvertrages in Unterhandlung zu treten, und haben zu dieſem Behufe Bevollmächtigte ernannt, nämlich: . . . . . welche, nach Austauſch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen gegenſeitigen Vollmachten, über folgende Artikel übereingekommen ſind:

Art. 1. Die Preußiſchen, mit Ballaſt oder mit Ladung in den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen ankommenden, ingleichen die Schwediſchen und Norwegiſchen, mit Ballaſt oder Ladung in den Häfen des Königreichs Preußen ankommenden Schiffe, ſollen, bei ihrem Einlaufe wie bei ihrer Abfahrt hinſichtlich der Hafen-, Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootſen- und Bergegelder, wie auch hinſichtlich aller anderen der Krone, den Städten, oder Privat-Anſtalten zuflie-

ßenden Abgaben und Laſten irgend einer Art oder Benennung, auf demſelben Fuße wie die Nationalſchiffe behandelt werden.

Art. 2. Alle Waaren und Gegenſtände des Handels, mögen es Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes des Königreichs Preußen, oder jedes andern Landes ſein, welche geſetzlich auf Schwediſchen und Norwegiſchen Schiffen in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen eingeführt werden dürfen, ſollen daſelbſt gleicherweiſe auf Preußiſchen Schiffen eingeführt werden können, ohne mit höheren oder anderen Abgaben irgend einer Benennung belegt zu werden, als wenn dieſe Waaren oder Erzeugniſſe auf Schwediſchen und Norwegiſchen Schiffen eingeführt worden wären; und in Erwiederung deſſen ſollen alle Waaren und Gegenſtände des Handels, mögen es Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes der Königreiche Schweden und Norwegen, oder jedes anderen Landes ſein, welche geſetzlich auf Preußiſchen Schiffen in die Häfen des Königreichs Preußen eingeführt werden dürfen, gleichmäßig auch auf Schwediſchen und Norwegiſchen Schiffen daſelbſt eingeführt werden können, ohne höheren oder anderen Abgaben irgend einer Benennung, als wenn dieſe Waaren und Erzeugniſſe auf Preußiſchen Schiffen eingeführt worden wären, unterworfen zu ſein.

Die Beſtimmungen des vorhergehenden und des gegenwärtigen Artikels ſind in ihrer ganzen Ausdehnung auf die Preußiſchen, in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen einlaufenden, und auf die Schwediſchen und Norwegiſchen, in die Häfen des Königreichs Preußen einlaufenden Schiffe ſelbſt dann anwendbar, wenn dieſe beiderſeitigen Schiffe nicht unmittelbar aus den Häfen des Königreichs Preußen oder reſpektive der Königreiche Schweden und Norwegen, ſondern geraden Weges aus den Häfen einer dritten oder fremden Macht ankommen ſollten.

Art. 3. Alle Waaren und Handelsgegenſtände, ſowohl Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes des Königreichs Preußen, als auch jedes anderen Landes, deren Ausfuhr aus den Häfen des gedachten Königreichs auf inländiſchen Schiffen geſetzlich erlaubt iſt, ſollen aus dieſen Häfen auch auf Schwediſchen und Norwegiſchen Schiffen ausgeführt werden dürfen, ohne mit höheren oder anderen Abgaben, welchen Namen ſie haben möchten, belegt zu werden, als wenn die Ausfuhr auf Preußiſchen Schiffen Statt fände. In den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen ſoll eine vollkommene Gegenſeitigkeit beobachtet werden, dergeſtalt, daß alle Waaren und Handelsgegenſtände, ſowohl Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes der Königreiche Schweden und Norwegen, als auch jedes anderen Landes, deren Ausfuhr aus den Häfen der gedachten Königreiche auf inländiſchen Schiffen geſetzlich erlaubt iſt, aus dieſen Häfen auch auf Preußiſchen Schif-

ſen ſollen ausgeführt werden dürfen, ohne mit höheren oder anderen Abgaben, welchen Namen ſie haben möchten, belegt zu werden, als wenn die Ausfuhr auf Schwediſchen und Norwegiſchen Schiffen Statt fände.

Art. 4. Die allgemeinen Beſtimmungen der Art. 1. 2. und 3. ſollen auch auf diejenigen Preußiſchen Schiffe Anwendung erhalten, welche in die Seiner Majeſtät dem Könige von Schweden und Norwegen angehörende Kolonie St. Barthelemy in Weſtindien, und auf die Schiffe dieſer Kolonie, welche in Häfen des Königreichs Preußen eingehen werden.

Art. 5. Bei dem Einkaufe der in den einen Staat eingeführten Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes des andern oder jedes dritten Staats ſoll auf die Nationalität des Schiffes, durch welches dergleichen geſetzlich zur Einfuhr geſtattete Gegenſtände eingeführt worden ſind, keine Rückſicht genommen, und aus ſolchem Grunde weder unmittelbar noch mittelbar, weder durch die Regierung des einen oder des anderen Staats, noch durch, in deren Namen oder unter deren Autorität handelnde Geſellſchaften, Korporationen oder Agenten, irgend ein Vorzug gewährt werden, indem es die wahre und beſtimmte Abſicht der Hohen kontrahirenden Mächte iſt, daß in dieſer Hinſicht durchaus kein Unterſchied gemacht werde.

Art. 6. Die Preußiſchen ſowohl wie die Schwediſchen und Norwegiſchen Schiffe ſollen der Freiheiten und Vortheile, welche ihnen der gegenwärtige Vertrag zuſichert, nur in ſofern genießen, als ſie mit denjenigen Papieren und Zeugniſſen verſehen ſein werden, welche nach den auf beiden Seiten beſtehenden Anordnungen zum Beweiſe ihrer Trächtigkeit und ihrer Nationalität erforderlich ſind.

Die Hohen kontrahirenden Theile behalten ſich die Auswechſelung von Erklärungen vor, um deutlich und beſtimmt die Papiere und Dokumente zu bezeichnen, womit, ihren Anordnungen gemäß, ihre Schiffe verſehen ſein müſſen. Wenn nach dieſer, ſpäteſtens zwei Monate nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages vorzunehmenden Auswechſelung, der eine oder der andere der beiden Hohen kontrahirenden Theile in den Fall kommen ſollte, ſeine in Beziehung hierauf beſtehenden Vorſchriften abzuändern oder zu modifiziren, ſo ſoll dem andern Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

Art. 7. Die Beſtimmungen des eilften Artikels des am ſiebenten Juni achtzehnhundert und funfzehn zwiſchen den beiden Hohen kontrahirenden Theilen abgeſchloſſenen Vertrages werden in ihrer vollen Gültigkeit aufrecht erhalten.

Art. 8. Gegenwärtiger Vertrag ſoll vom erſten April des gegenwärtigen Jahres ab, acht Jahre hindurch in Kraft beſtehen, und wenn nicht zwölf Monate vor dem Ablaufe dieſes Zeitraums die eine

oder die andere der beiden Hohen kontrahirenden Mächte ihre Absicht, denselben aufzuheben, der anderen kund gethan haben wird, so soll dieser Vertrag noch ein Jahr weiter und so fort bis zum Ablaufe eines Zeitraums von zwölf Monaten, nach der von der einen der beiden Hohen kontrahirenden Mächte der anderen wegen dessen Aufhebung gemachten amtlichen Eröffnung, verbindlich bleiben.

Art. 9. Der gegenwärtige Vertrag soll von den Hohen kontrahirenden Theilen ratifizirt, und die Ratifikationsurkunden sollen innerhalb vier Wochen nach der Unterzeichnung, oder, wo möglich, noch früher in Stockholm ausgewechselt werden.

Zu Urkund dessen haben wir, die Unterzeichneten, Kraft unserer Vollmachten, den gegenwärtigen Vertrag vollzogen und mit unseren Wappen besiegelt.

Geschehen zu Stockholm, den vierzehnten März, im Jahre unsers Herrn, dem achtzehnhundert und sieben und zwanzigsten.

(L. S.) F. v. Tarrach. (L. S.) G. Graf v. Wetterstedt.
(L. S.) C. Holst.

Dieser Vertrag ist ratifizirt und die Ratifikations-Urkunden sind am 10. Mai 1827 ausgewechselt worden.

Nr. 8.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und den freien und Hanseestädten Lübeck, Bremen und Hamburg. Vom 4. Oktober 1828.

Seine Majestät der König von Preußen einer Seits und der Senat der freien und Hanseestadt Lübeck, der Senat der freien und Hanseestadt Bremen, und der Senat der freien und Hanseestadt Hamburg andrer Seits haben, von der Ueberzeugung ausgehend, daß eine gegenseitige völlige Gleichstellung Ihrer resp. Unterthanen und Bürger in den gegenwärtig und künftig bestehenden Handels- und Schiffahrts-Abgaben wesentlich zur Beförderung der gegenseitigen Handels-Verbindungen beitragen würde, zum Abschlusse eines, diesem wünschenswerthen Zwecke, entsprechenden Vertrages zu Ihren Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche über folgende Artikel übereingekommen sind.

Artikel 1.

Die Preußischen, mit Ballast oder mit Ladung in den Häfen der freien und Hanseestädte Lübeck, Bremen und Hamburg ankommenden,

imgleichen die Lübecker, Bremer nnd Hambnrger, mit Ballaſt oder Ladung in den Häfen des Preußiſchen Staats ankommenden Schiffe ſollen, bei ihrem Einlaufen wie bei ihrer Abfahrt, hinſichtlich der jetzt oder künftig beſtehenden Hafen-, Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootſen- und Bergegelder, wie auch hinſichtlich aller andern, jetzt oder künftig der Staatskaſſe, den Städten oder Privatanſtalten zufließenden Abgaben und Laſten irgend einer Art oder Benennnng, auf demſelben Fuße wie die National-Schiffe behandelt werden.

Artikel 2.

Alle Waaren, Güter und Handels-Gegenſtände, ſie ſeien inländiſchen oder ausländiſchen Urſprungs, welche jetzt oder in Zuknnft auf Nationalſchiffen in die Königlich-Prenßiſchen Häfen oder in diejenigen der freien und Hanſeeſtädte Lübeck, Bremen und Hamburg ein- oder aus ſelbigen ausgeführt werden dürfen, ſollen in ganz gleicher Weiſe auch auf den Schiffen des anderen Theils ein- und ausgeführt werden können, ohne mit höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art belaſtet zu werden, als ſie bei ihrer Ein- oder Ausfuhr auf Nationalſchiffen zn entrichten haben würden. Auch ſollen bei der Ein- oder Ausfuhr ſolcher Waaren, Güter- und Handels-Gegenſtände auf Schiffen des andern Theils die nämlichen Prämien, Rückzölle, Vortheile und irgend ſonſtige Begünſtigungen gewährt werden, welche zu Gunſten der Ein- und Ausfuhr auf Nationalſchiffen etwa beſtehen, oder künftig zugeſtanden werden möchten.

Artikel 3.

So wie nach vorſtehendem Artikel in Rückſicht auf die Nationalität der beiderſeitigen Schiffe eine Gleichſtellung in den von deren Ladungen zu erhebenden Abgaben Statt finden ſoll, eben ſo ſoll auch jeder wegen des Eigenthums ſolcher Ladungen in der Größe dieſer Abgaben etwa beſtehende Unterſchied wegfallen. Bei der Ein- und Ausfuhr auf den Schiffen der paeiseirenden Theile ſollen daher alle Güter, Waaren nnd Gegenſtände des Handels, welche Königlich-Prenßiſchen Unterthanen gehören, in den Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg von Seiten dieſer freien und Hanſeeſtädte keinen höheren oder anderen Ein- und Ausgangs- oder ſonſtigen Abgaben, als das Eigenthum ihrer eigenen Bürger und umgekehrt, alle Güter, Waaren- und Handels-Gegenſtände, welche Bürgern der freien und Hanſeeſtädte Lübeck, Bremen und Hamburg gehören, in den Königlich-Preußiſchen Häfen keinen höheren oder andereu Ein- und Ausgangs- oder ſonſtigen Abgaben, als das Eigenthum Königlich-Preußiſcher Unterthanen, unterworfen ſein.

Artikel 4.

Die Beſtimmungen der vorſtehenden Artikel ſind in ihrem ganzen Umfange nicht nur dann anwendbar, wenn die beiderſeitigen Schiffe

direkt aus ihren Nationalhäfen ankommen, oder nach ſelbigen zurückkehren, ſondern auch dann, wenn ſie unmittelbar aus den Häfen eines dritten Staates ankommen, oder dahin beſtimmt ſein ſollten.

Artikel 5.

Die Preußiſchen ſowohl als die Lübecker, Bremer und Hamburger Schiffe ſollen gegenſeitig der Befugniſſe und Vorzüge, welche ihnen der gegenwärtige Vertrag zuſichert, nur inſofern genießen, als ſie mit den nach den Vorſchriften desjenigen Theils, deſſen Flagge ſie führen, ausgefertigten Schiffspäſſen und Muſterrollen verſehen ſind.

Artikel 6.

Was in den obigen Artikeln 1. bis 4. in Betreff der, in die beiderſeitigen Häfen eingehenden, oder aus ſelbigen auslaufenden Seeſchiffe des andern Theils und deren Ladungen feſtgeſetzt iſt, ſoll auch auf den gegenſeitigen Flußſchiffahrts-Verkehr völlige Anwendung finden. Bei den Flußſchiffen genügt zum Beweiſe der Nationalität das in der Weſerſchiffahrts-Akte vom 10. September 1823 und reſp. in dem Schlußprotokolle der Elbſchiffahrts-Reviſions-Kommiſſion d. d. Hamburg den 18. September 1824 vereinbarte Manifeſt.

Artikel 7.

Würden die Kontrahenten es zweckmäßig erachten, zur Beförderung ihres gegenſeitigen Handels-Intereſſe additionelle Stipulationen einzugehen, ſo ſollen alle Artikel, über welche man ſich dergeſtalt vereinigen wird, als Theile dieſes Vertrages angeſehen werden.

Artikel 8.

Wiewohl der gegenwärtige Vertrag als für die drei freien und Hanſeeſtädte Lübeck, Bremen und Hamburg gemeinſchaftlich geltend angeſehen werden ſoll, ſo iſt man dennoch übereingekommen, daß deshalb nicht eine ſolidariſche Verpflichtung unter ihren reſp. Regierungen Statt finden, und das etwanige Aufhören der Beſtimmungen dieſes Vertrages für eine derſelben, keine Wirkung auf die vertragsmäßigen Verhältniſſe der anderen haben ſoll, für welche vielmehr in einem ſolchen Falle der Vertrag in voller Kraft bleiben wird.

Artikel 9.

Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages, welcher vom Tage der Auswechſelung der Ratifikationen ab in Kraft treten wird, iſt vorläufig auf den Zeitraum bis zum 1. Januar 1840 feſtgeſetzt, und ſoll, wenn zwölf Monate vor dem Ablauf dieſes Zeitraums von der einen oder der andern Seite eine Aufkündigung nicht erfolgt ſein wird, ſtets als noch ferner auf ein Jahr, und ſo fort bis zum Ablaufe eines Jahres nach geſchehener Aufkündigung verlängert, betrachtet werden.

Artikel 10.

Der gegenwärtige Vertrag soll von den kontrahirenden Theilen ratifizirt, und die Ratifikations-Urkunden sollen spätestens innerhalb fünf Wochen, oder wo möglich noch früher, in Berlin ausgewechselt werden.

Dessen zur Urkund ist dieser Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten unter Beidrückung ihrer Siegel unterzeichnet worden.

So geschehen Berlin, den 4. Oktober 1828.

(L. S.) Ernst Michaelis. (L. S.) Ludwig August v. Rebeur.

Vorstehender Vertrag ist ratifizirt worden und die Ratifikations-Urkunden sind am 18. November 1828 zu Berlin ausgewechselt worden.

Nr. 9.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und den vereinigten Staaten von Amerika. Vom 1. Mai 1828.

Seine Majestät der König von Preußen und die vereinigten Staaten von Amerika, von gleichem Wunsche beseelt, die freundschaftlichen Verhältnisse aufrecht zu erhalten, welche bisher so glücklich zwischen Ihren beiderseitigen Staaten bestanden haben, und die Handelsverbindungen zwischen selbigen auszudehnen und zu befestigen; und überzeugt, daß dieser Zweck nicht besser als durch Annahme eines auf, beiden Staaten gleich vortheilhaften, in Friedens- wie in Kriegszeiten anwendbaren Grundsätzen der Billigkeit beruhenden Systems gänzlicher Freiheit der Schiffahrt und vollkommener Gegenseitigkeit erfullt werden könne, sind in Folge dessen übereingekommen, wegen des Abschlusses eines Handels- und Schiffahrts-Vertrages in Unterhandlung zu treten. Zu diesem Behufe haben . . . . . welche Bevollmächtigte, nach Auswechselung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, die folgenden Artikel festgestellt und unterzeichnet haben.

Art. 1. Zwischen den Gebieten der Hohen kontrahirenden Theile soll Freiheit und Gegenseitigkeit des Handels und der Schiffahrt Statt finden. Den Unterthanen Ihrer beiderseitigen Staaten soll der Eingang in die Häfen, Plätze und Ströme der Gebiete beider Theile gegenseitig überall, wo der fremde Handel erlaubt ist, offen stehen. Sie sollen die Freiheit haben, sich daselbst aufzuhalten, und in jedwedem

Theile der gedachten Gebiete zu reſidiren, um daſelbſt ihre Geſchäfte zu beſorgen, zu welchem Zwecke ſie derſelben Sicherheit und deſſelben Schutzes, wie die Einwohner des Landes, in welchem ſie ſich niederlaſſen werden, unter der Verpflichtung, ſich den daſelbſt beſtehenden Geſetzen und Verordnungen zu unterwerfen, genießen ſollen.

Art. 2. Die Preußiſchen, mit Ballaſt oder mit Ladung in den Häfen der vereinigten Staaten von Amerika ankommenden Schiffe, und umgekehrt die Schiffe der vereinigten Staaten, welche mit Ballaſt oder beladen in den Häfen des Königreichs Preußen ankommen, ſollen bei ihrem Einlaufen, ihrem Aufenthalte und ihrem Ausgange, hinſichtlich der Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootſen-, Berg- und Hafengelder, wie auch hinſichtlich der Gebühren der öffentlichen Beamten und aller anderen Abgaben und Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder Privatanſtalten erhoben werden, auf demſelben Fuße wie die mit ihnen von demſelben Orte kommenden Nationalſchiffe behandelt werden.

Art. 3. Die Waaren und Handelsgegenſtände jeglicher Art, mögen ſie Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes der vereinigten Staaten von Amerika, oder jedes anderen Landes ſein, welche geſetzlich auf Preußiſchen Schiffen in die Häfen des Königreichs Preußen eingeführt werden dürfen, ſollen daſelbſt gleicherweiſe auf Schiffen der vereinigten Staaten von Amerika eingeführt werden können, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebuhren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder irgend von Privatanſtalten erhoben werden, zahlen zu müſſen, als wenn ſie auf Preußiſchen Schiffen eingefuhrt würden.

Umgekehrt ſollen die Waaren und Handelsgegenſtände jeglicher Art, mögen ſie Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes des Preußiſchen Staats, oder jedes andern Landes ſein, welche geſetzlich in die Häfen der vereinigten Staaten von Amerika auf Schiffen dieſer Staaten eingeführt werden dürfen, daſelbſt gleicherweiſe auch auf Preußiſchen Schiffen eingeführt werden können, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebuhren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder irgend von Privatanſtalten erhoben werden, zahlen zu müſſen, als wenn ſie auf Schiffen der vereinigten Staaten von Amerika eingefuhrt würden.

Art. 4. Um alle mögliche Mißverſtändniſſe oder Zweideutigkeiten zu vermeiden, wird hierdurch erklärt, daß die in den beiden vorhergehenden Artikeln enthaltenen Beſtimmungen in ihrem ganzen Umfange auf die Preußiſchen Schiffe und deren Ladungen, welche in die Häfen der vereinigten Staaten von Amerika, und umgekehrt auf die Schiffe dieſer Staaten, welche in die Häfen des Königreichs Preußen einlau-

fen, anwendbar ſind, die gedachten Schiffe mögen nun aus den Häfen des Landes, welchem ſie angehören, oder aus denen irgend eines andern fremden Landes ankommen.

Art. 5. Auf den Eingang der Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes des Königreichs Preußen in die vereinigten Staaten, und auf den Eingang der Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes der vereinigten Staaten in das Königreich Preußen, ſollen weder andere noch höhere Abgaben gelegt werden, als diejenigen, welche auf dieſelben Artikel, wenn ſie Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes irgend eines andern fremden Landes ſind, gelegt ſind, oder gelegt werden möchten. Auch ſoll die Einfuhr oder die Ausfuhr der Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes der vereinigten Staaten oder des Königreichs Preußen, ſowohl hinſichtlich des Einganges in die Häfen, als auch in Hinſicht des Ausgangs aus den Häfen der vereinigten Staaten oder des Königreichs Preußen, mit keinem Verbote belegt werden, welches nicht gleichmäßig auf alle andere Nationen ausgedehnt wäre.

Art. 6. Alle Waaren und Handelsgegenſtände, Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes der vereinigten Staaten oder eines jeden andern Landes, deren Ausfuhr aus den Häfen dieſer Staaten auf National-Schiffen geſetzlich erlaubt iſt, ſollen in gleicher Art auch auf Preußiſchen Schiffen aus ſelbigen ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder irgend von Privatanſtalten erhoben werden, bezahlen zu müſſen, als wenn die Ausfuhr derſelben Güter oder Waaren auf Schiffen der vereinigten Staaten von Amerika erfolgt wäre.

In den Häfen des Königreichs Preußen wird eine vollſtändige Erwiederung beobachtet werden, ſo daß alle Waaren und Handels-Gegenſtände, Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes des Preußiſchen Staats oder jedes anderen Landes, deren Ausfuhr aus den Häfen dieſes Königreichs auf National-Schiffen geſetzlich erlaubt iſt, eben ſo auch auf Schiffen der vereinigten Staaten ſollen ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder irgend von Privatanſtalten erhoben werden, entrichten zu müſſen, als wenn die Ausfuhr derſelben auf Preußiſchen Schiffen erfolgt wäre.

Art. 7. Die vorſtehenden Artikel ſind auf die Küſtenfahrt oder Kabotage beider Länder nicht anwendbar, welche ein jeder der Hohen kontrahirenden Theile ſich ausſchließlich vorbehält.

Art. 8. Bei dem Einkaufe der geſetzlich eingeführten Handelsgegenſtände ſoll auf die Nationalität des Schiffes, welches dieſelben

eingeführt haben wird, es gehöre dem einen oder dem anderen Theile, keine Rückſicht genommen, und aus ſolchem Grunde weder unmittelbar noch mittelbar, von Seiten eines der kontrahirenden Theile oder durch in deren Namen oder unter deren Autorität handelnde Geſellſchaften, Korporationen oder Agenten, eine Priorität oder irgend ein Vorzug zugeſtanden werden, indem es die beſtimmte Abſicht der kontrahirenden Theile iſt, daß in dieſer Hinſicht durchaus kein Unterſchied gemacht werde.

Art. 9. Wenn von einem der kontrahirenden Theile in der Folge anderen Nationen irgend eine beſondere Begünſtigung in Betreff des Handels oder der Schiffahrt zugeſtanden werden ſollte, ſo ſoll dieſe Begünſtigung ſofort auch dem anderen Theile mit zu Gute kommen, welcher derſelben, wenn ſie ohne Gegenleiſtung zugeſtanden iſt, ebenfalls ohne eine ſolche, wenn ſie aber an die Bedingung einer Vergeltung geknüpft iſt, gegen Bewilligung derſelben Vergeltung genießen wird.

Art. 10. Beide kontrahirende Theile geſtehen ſich gegenſeitig die Befugniß zu, in den Häfen des anderen Theiles ſelbſtgewählte Conſuln, Vice-Conſuln, Agenten und Kommiſſarien zu unterhalten, welche derſelben Privilegien und Befugniſſe wie diejenigen der begünſtigteſten Nationen, genießen, jedoch, wenn ſie Handel treiben wollen, denſelben Geſetzen und Gebräuchen unterworfen ſein ſollen, denen die Privaten ihrer Nation an dem Orte, wo ſie reſidiren, unterworfen ſind.

Die Conſuln, Vice-Conſuln und Handelsagenten ſollen das Recht haben, in dieſer Eigenſchaft bei Streitigkeiten, welche zwiſchen den Kapitains und den Mannſchaften der Schiffe der Nation, deren Intereſſe ſie wahrnehmen, entſtehen möchten, als Richter und Schiedsrichter zu dienen, ohne daß die Lokalbehörden dabei einſchreiten dürfen, wenn das Betragen des Schiffsvolks oder des Kapitains nicht etwa die Ordnung oder Ruhe des Landes ſtört, oder wenn nicht die Conſuln, Vice-Conſuln und Handelsagenten deren Mitwirkung zur Vollziehung oder Aufrechthaltung ihrer Entſcheidungen in Anſpruch nehmen. Es verſteht ſich, daß dieſe Art von Entſcheidungen oder ſchiedsrichterlichen Ausſprüchen die ſtreitenden Theile nicht des ihnen zuſtehenden Rechts beraubt, bei ihrer Rückkehr den Rekurs an die Gerichtsbehörden ihres Landes zu nehmen.

Art. 11. Die gedachten Conſuln, Vice-Conſuln oder Handels-Agenten ſollen befugt ſein, zum Zwecke der Ausmittelung, Ergreifung, Feſtnahme und Verhaftung der Deſerteurs von den Kriegs- und Handelsſchiffen ihres Landes den Beiſtand der Ortsbehörden anzurufen; ſie werden ſich in dieſer Hinſicht an die competenten Gerichtshöfe, Richter und Beamten wenden, und die in Rede ſtehenden Deſerteurs ſchriftlich reklamiren, wobei ſie durch Mittheilung der Schiffsregiſter oder Muſterrollen, oder durch andere amtliche Dokumente den Beweis zu

führen haben, daß dieſe Individuen zur Equipage des betreffenden Schiffs gehört haben, bei welcher Beweisführung die Auslieferung nicht verſagt werden ſoll.

Wenn dergleichen Deſerteurs ergriffen ſind, ſollen ſie zur Diſpoſition der gedachten Conſuln, Vice-Conſuln oder Handelsagenten geſtellt, können auch auf Requiſition und Koſten des reklamirenden Theils in den Gefängniſſen des Landes feſtgehalten werden, um demnächſt den Schiffen, denen ſie angehören, oder anderen Schiffen derſelben Nation zugeſendet zu werden. Würde aber dieſe Zurückſendung nicht binnen dreier Monate vom Tage ihrer Verhaftung an erfolgen, ſo ſollen ſie in Freiheit geſetzt, und wegen derſelben Urſache nicht wieder verhaftet werden können.

Wenn jedoch der Deſerteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben ſollte, ſo kann ſeine Auslieferung ausgeſetzt werden, bis der betreffende Gerichtshof ſein Urtheil ausgeſprochen haben und dieſes Urtheil vollſtreckt ſein wird.

Art. 12. Der zwölfte Artikel des zwiſchen beiden Theilen im Jahre 1785 abgeſchloſſenen Freundſchafts- und Handelsvertrages, imgleichen die Artikel dreizehn und folgende, bis zum Artikel vier und zwanzig einſchließlich, des zu Berlin im Jahre 1799 geſchloſſenen Vertrages, mit Ausnahme jedoch des letzten Abſatzes des Artikels neunzehn, betreffend die Verträge mit Großbritannien, ſind wieder in Kraft hergeſtellt, und ſollen dieſelbe Kraft und Gültigkeit haben, als wenn ſie einen Theil des gegenwärtigen Traktats ausmachten. Es verſteht ſich jedoch, daß die in den auf dieſe Weiſe wieder in Kraft geſetzten Artikeln enthaltenen Beſtimmungen ſtets als an den von dem einen oder dem andern Theile in dem Zeitraume zwiſchen dem Ablaufe des gedachten Vertrages von 1799 und dem Beginne der Ausführung des gegenwärtigen Vertrages mit andern Mächten geſchloſſenen Verträgen und Konventionen Nichts abändernd erachtet werden ſollen.

Da es immer noch der Wunſch der kontrahirenden Theile iſt, ihrer im Artikel zwölf des Vertrages von 1799 ausgeſprochenen Abſicht gemäß, unter Sich, oder in Verbindung mit anderen Seemächten, auf fernere Beſtimmungen Bedacht zu nehmen, welche dazu dienlich ſein könnten, dem Handel und der Schiffahrt der Neutralen einen gerechten Schutz und Freiheit zu ſichern und dieſe Angelegenheit der Civiliſation und der Menſchlichkeit zu befördern, ſo verpflichten ſie ſich hier wie damals, zu einer künftigen dazu paſſenden Zeit über dieſen Gegenſtand in Verabredungen zu treten.

Art. 13. In Rückſicht auf die Entfernung der reſpectiven Länder beider Hohen kontrahirenden Theile, und auf die daraus hervorgehende Ungewißheit über die möglicherweiſe ſtattfindenden Begebenheiten iſt verabredet worden, daß ein, Einem von Ihnen zugehöriges

Handelsschiff, welches nach einem zur Zeit seiner Abfahrt voraussetzlich blokirten Hafen bestimmt ist, dennoch nicht wegen eines ersten Versuchs, in diesen Hafen einzulaufen, soll genommen oder kondemnirt werden können, es sei denn, daß bewiesen werden könne, daß das gedachte Schiff während der Fahrt die Fortdauer der Blokade des fraglichen Platzes habe in Erfahrung bringen können und müssen; dagegen sollen diejenigen Schiffe, welche nach einmaliger Zurückweisung es im Laufe derselben Reise zum zweiten Mal versuchen sollten, in denselben blokirten Hafen, während der Fortsetzung dieser Blokaden, einzulaufen, der Anhaltung und Kondemnation unterworfen sein.

Art. 14. Die Bürger oder Unterthanen beider kontrahirenden Theile sollen in den Staaten des anderen Theiles die Freiheit haben, über ihr persönliches Vermögen durch Testament, Schenkung oder auf andere Weise zu verfügen, und wenn ihre Erben Unterthanen oder Bürger des anderen kontrahirenden Theils sind, so sollen diese in ihr Vermögen, sei es in Folge eines Testaments oder ab intestato, nachfolgen, persönlich oder durch Bevollmächtigte davon Besitz nehmen und nach Gefallen darüber disponiren dürfen, ohne andere Abgaben als diejenigen zahlen zu müssen, denen die Einwohner des Landes, wo das fragliche Vermögen befindlich ist, in gleichen Fällen unterworfen sind. In Abwesenheit der Erben wird man bis dahin, daß der gesetzliche Eigenthümer die Veranstaltungen, um die Erbschaft zu erheben, genehmigt haben wird, für ein solches Vermögen vorläufig dieselbe Sorge tragen, als man in gleichem Falle für das Vermögen der Eingebornen des Landes tragen würde. Sollten Streitigkeiten zwischen verschiedenen Erbschafts-Prätendenten entstehen, so sollen sie nach den Gesetzen und durch die Gerichte des Landes, wo die Erbschaft liegt, definitiv entschieden werden. Wenn endlich durch den Tod einer Person, welche in dem Gebiete eines der kontrahirenden Theile Grundstücke besitzt, diese Grundstücke nach den Landesgesetzen einem Bürger oder Unterthan des anderen Theiles zufallen sollten, und dieser wegen seiner Eigenschaft als Fremder nicht fähig sein sollte, sie zu besitzen: so soll ihm eine angemessene Frist bewilligt werden, um sie zu verkaufen, und den Ertrag ohne Hinderniß, und frei von allem Abzug von Seiten der Regierung der respektiven Staaten, aus dem Lande zu ziehen. Dieser Artikel soll jedoch in keiner Art der Kraft der von Seiner Majestät dem Könige von Preußen zur Verhinderung der Auswanderung Allerhöchst-Ihrer Unterthanen erlassenen oder etwa noch zu erlassenden Gesetze Abbruch thun.

Art. 15. Der gegenwärtige Vertrag soll zwölf Jahre hindurch, vom Tage der Auswechselung der Ratifikationen ab gerechnet, gültig sein, und wenn zwölf Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraums keiner von beiden Hohen kontrahirenden Theilen dem anderu mittelst

einer offiziellen Erklärung seine Absicht, die Wirkung desselben aufhören zu lassen, kund thun sollte, so wird der gedachte Vertrag noch ein Jahr über diesen Zeitraum hinaus und so fortdauernd bis zum Ablauf von zwölf Monaten nach einer solchen Erklärung, zu welcher Zeit diese auch erfolgen mag, verbindlich bleiben.

Art. 16. Der gegenwärtige Vertrag wird von Seiner Majestät dem Könige von Preußen, und von dem Präsidenten der vereinigten Staaten von Amerika, unter Berathung und mit Zustimmung des Senats derselben, genehmigt und ratifizirt, und die Ratifikationen desselben sollen binnen neun Monaten vom heutigen Tage, oder wo möglich früher, in der Stadt Washington ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten die vorstehenden sowohl in französischer als auch in englischer Sprache abgefaßten Artikel unterzeichnet und ihre Siegel dabei gesetzt, mit der Erklärung jedoch, daß die Unterzeichnung in diesen beiden Sprachen in künftigen Fällen weder als Beweis angeführt, noch den beiden kontrahirenden Theilen in irgend einer Art zum Präjudiz gereichen soll.

So geschehen in Triplicaten in der Stadt Washington, den ersten Mai im Jahre des Heils Eintausend achthundert und acht und zwanzig, im zwei und funfzigsten Jahre der Unabhängigkeit der vereinigten Staaten von Amerika.

(L. S.) Ludwig Niederstetter. (L. S.) H. Clay.

Vorstehender Vertrag ist ratificirt worden, und ist die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden am 14. März 1829 zu Washington erfolgt.

Nr. 10.

Schiffahrts-Vertrag zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und Sr. Königl. Hoheit dem Großherzoge von Oldenburg. Vom 26. Juli 1830.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg haben in der Absicht, durch die Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den Häfen des anderen Staates zur Erweiterung und Belebung der Handels-Verbindungen zwischen Ihren beiderseitigen Landen, und zur Erleichterung Ihrer hiebei betheiligten Unterthanen beizutragen, Bevollmächtigte ernannt, nämlich: . . . . .
von welchen Bevollmächtigten, unter Vorbehalt der Ratifikation, nachstehender Vertrag abgeschlossen worden ist.

Art. 1. Die Preußiſchen, mit Ballaſt oder beladen in den Großherzoglich-Oldenburgiſchen Häfen ankommenden oder aus ſelbigen auslaufenden, imgleichen die Oldenburgiſchen, mit Ballaſt oder beladen in den Königlich Preußiſchen Häfen ankommenden oder aus ſelbigen auslaufenden Schiffe, ſollen daſelbſt bei ihrem Eingange wie bei ihrer Abfahrt, hinſichtlich der jetzt beſtehenden oder künftig anzuordnenden Hafen-, Tonnen-, Feuer-, Lootſen- und Bergegelder, wie auch hinſichtlich aller anderen, jetzt oder künftig der Staatskaſſe, den Städten oder Privat-Anſtalten zufließenden Abgaben und Laſten irgend einer Art oder Benennung, auf demſelben Fuße, wie die Nationalſchiffe, behandelt werden.

Art. 2. Allen Waaren, Gütern und Handelsgegenſtänden, ſie ſeien inländiſchen oder ausländiſchen Urſprungs und Eigenthums, welche jetzt oder in Zukunft auf Nationalſchiffen in die Königlich Preußiſchen oder in die Großherzoglich-Oldenburgiſchen Häfen ein- oder aus ſelbigen ausgeführt werden dürfen, ſoll in ganz gleicher Weiſe auch auf den Schiffen des anderen Staates der Ein- oder Ausgang geſtattet ſein, ohne mit höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art belaſtet zu werden, als bei der Ein- oder Ausfuhr derſelben Gegenſtände auf Nationalſchiffen zu entrichten ſind. Auch ſollen bei der Ein- oder Ausfuhr ſolcher Waaren, Güter- und Handelsgegenſtände auf Schiffen des anderen Staates die nämlichen Prämien, Rückzölle, Vortheile und irgend ſonſtige Begünſtigungen gewährt werden, welche etwa für die Ein- oder Ausfuhr auf Nationalſchiffen beſtehen, oder künftig zugeſtanden werden möchten.

Art. 3. Die vorſtehenden Beſtimmungen ſind in ihrem ganzen Umfange nicht nur dann anwendbar, wenn die beiderſeitigen Schiffe direkt aus ihren National-Häfen ankommen, oder nach ſelbigen zurückkehren, ſondern auch dann, wenn ſie unmittelbar aus den Häfen eines dritten Staates ankommen oder dahin beſtimmt ſind.

Art. 4. Was in den obigen Artikeln 1 bis 3. zunächſt in Betreff der in die beiderſeitigen Seehäfen eingehenden oder aus ſelbigen auslaufenden Seeſchiffe des anderen Staates und deren Ladungen feſtgeſetzt iſt, ſoll auch auf den gegenſeitigen Fluß-Schiffahrts-Verkehr völlige Anwendung finden.

Art. 5. Die Preußiſchen ſowohl als die Oldenburger Schiffe ſollen gegenſeitig der Befugniſſe und Vorzüge, welche ihnen der gegenwärtige Vertrag zuſichert, nur in ſofern genießen, als ſie mit den nach den Vorſchriften desjenigen Staates, deſſen Flagge ſie führen, zum Beweiſe ihrer Nationalität ausgefertigten Schiffspäſſen und Muſterrollen verſehen ſind. Bei den Flußſchiffen genügt in dieſer Beziehung das in der Weſer-Schiffahrts-Akte vom 10. September 1823 vereinbarte Manifeſt.

Art. 6. Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages, welcher vom Tage der Auswechſelung der Ratifikationen ab in Kraft treten wird, iſt vorläufig bis zum letzten Dezember 1840 feſtgeſetzt, und wenn derſelbe nicht zwölf Monate vor dem Ablaufe dieſes Zeitraums von der einen oder der andern Seite aufgekündigt werden ſollte, ſo wird er als auf ferner ein Jahr und ſofort bis zum Ablaufe eines Jahres nach erfolgter Aufkündigung verlängert angeſehen werden.

Art. 7. Der gegenwärtige Vertrag ſoll unverzüglich zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt und ſollen die Ratifikations-Urkunden ſpäteſtens binnen vier Wochen ausgewechſelt werden.

Zur Urkunde deſſen haben die beiderſeitigen Bevollmächtigten denſelben unter Beidruckung ihrer Siegel unterzeichnet.

So geſchehen Berlin, den 26. Juli 1830.

(L. S.) Ernſt Michaelis.
(L. S.) Wilhelm Ernſt Freih. v. Beaulieu-Marconnay.

Der vorſtehende Vertrag iſt von Seiner Majeſtät dem Könige am 8ten und von Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzoge von Oldenburg am 16ten Auguſt d. J. ratificirt worden.

Nr. 11.

Freundſchafts-, Schiffahrts- und Handels-Vertrag zwiſchen Seiner Majeſtät dem Könige von Preußen und den vereinigten Staaten von Mexiko. Vom 18. Februar 1831.

Im Namen der hochheiligen Dreieinigkeit!

Nachdem zwiſchen dem Königreiche Preußen und den vereinigten Staaten von Mexiko bereits ſeit einiger Zeit Handels-Verbindungen begründet worden ſind, hat es zur Erhaltung und Förderung der gegenſeitigen Intereſſen zweckmäßig geſchienen, dieſe Verbindungen durch einen Freundſchafts-, Schiffahrts- und Handels-Vertrag zu befeſtigen und zu beſchützen.

Zu dem Ende haben bevollmächtigt: . . . . . welche Bevollmächtigte nach gegenſeitiger Mittheilung ihrer Vollmachten die folgenden Artikel verabredet haben:

Art. 1. Es ſoll beſtändige Freundſchaft zwiſchen Sr. Majeſtät dem Könige von Preußen und Allerhöchſt-Ihren Unterthanen einerſeits, und den vereinigten Staaten von Mexiko und deren Bürgern andererſeits beſtehen.

Art. 2. Zwiſchen Preußen und den vereinigten Staaten von Meriko ſoll eine gegenſeitige Handelsfreiheit Statt finden. Die Einwohner der beiden Länder ſollen gegenſeitig vollkommener Freiheit und Sicherheit genießen, um ſich mit ihren Schiffen und Ladungen nach allen denjenigen Orten, Häfen und Flüſſen zu begeben, wo einzulaufen anderen Fremden gegenwärtig geſtattet iſt oder künftig geſtattet werden wird.

Desgleichen ſollen die Kriegsſchiffe der beiden Nationen gegenſeitig die Befugniß haben, ſicher und ohne Hinderniß in allen denjenigen Häfen, Flüſſen und Orten zu landen, wo den Kriegsſchiffen anderer Nationen das Einlaufen gegenwärtig geſtattet iſt oder künftig wird geſtattet werden, jedoch mit Unterwerfung unter die daſelbſt beſtehenden Geſetze und Verordnungen.

Unter der Befugniß zum Einlaufen in die in gegenwärtigem Artikel erwähnten Orte, Häfen und Flüſſe iſt zwar das Recht, die mitgebrachte Ladung theilweiſe in verſchiedenen Häfen für den Handel zu löſchen (commerce d'échelle), nicht aber das den Nationalſchiffen vorbehaltene Recht, an einem Küſtenpunkte Güter einzunehmen und ſie nach einem anderen Küſtenpunkte deſſelben Gebiets zu verführen (cabotage), einbegriffen.

Art. 3. Die jedem der kontrahirenden Theile zugehörigen Schiffe ſollen in dem Gebiete des anderen Theils hinſichtlich der Laſten- oder Tonnengelder, der Lencht-, Hafen-, Lootſen-, Quarantainegelder, ferner des Bergelohns im Falle von Havarie oder Schiffbruch, ſo wie hinſichtlich anderer ähnlichen, ſeien es allgemeine oder örtliche, Laſten, keinen anderen oder höheren Abgaben unterworfen werden, als denen, welche die nationalen Schiffe dort gegenwärtig entrichten oder künftig entrichten werden.

Art. 4. Es ſollen in den Merikaniſchen Häfen für die Einfuhr oder Ausfuhr von Waaren jeder Art auf Preußiſchen Schiffen, und eben ſo in dem Königreiche Preußen für die Einfuhr oder Ausfuhr von Waaren auf Merikaniſchen Schiffen, keine andere oder höhere Abgaben erhoben werden, als diejenigen, welche von denſelben Waaren, wenn ſolche auf Schiffen der begünſtigteſten Nation dort ein- oder ausgeführt werden, gegenwärtig zu entrichten ſind, oder künftig zu entrichten ſein werden.

Jede Waare, welche geſetzlich auf den Schiffen der begünſtigteſten Nation in die Häfen der kontrahirenden Theile eingeführt oder von dort ausgeführt werden darf, ſoll in gleicher Weiſe gegenſeitig auch auf Preußiſchen und Merikaniſchen Schiffen, welches auch deren weitere Beſtimmung oder der Ort ihres Auslaufens ſein mag, in jene Häfen ein- oder ausgeführt werden dürfen.

Art. 5. Die beiden kontrahirenden Theile ſind übereingekommen, gegenſeitig als Preußiſche oder Merikaniſche Schiffe alle diejenigen anzuſehen und zu behandeln, welche als ſolche in den Ländern und Staaten, denen ſie angehören, zufolge der dort beſtehenden oder künftig noch ergehenden Geſetze nnd Beſtimmungen — von welchen Geſetzen nnd Beſtimmungen ein jeder Theil dem andern zur gehörigen Zeit Mittheilung machen wird — anerkannt ſind; voransgeſetzt, daß die Führer jener Schiffe deren Nationalität durch Seebriefe, welche in der gebräuchlichen Form abgefaßt, und mit der Unterſchrift der betreffenden heimathlichen Behörde verſehen ſind, nachzuweiſen im Stande ſind.

Art. 6. Es ſollen in dem Königreiche Preußen auf die Merikaniſchen Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes, nnd eben ſo in den vereinigten Staaten von Meriko auf die Erzeugniſſe des Bodens nnd des Kunſtfleißes Preußens keine andere oder höhere Eingangs-Abgaben, als die, welche von anderen Nationen für dieſelben Gegenſtände gegenwärtig zu entrichten ſind, oder künftig zu entrichten ſein werden, gelegt, auch ſoll derſelbe Grnndſatz in Betreff der Ausfuhr beobachtet werden.

Jmgleichen ſoll bei Gegenſtänden des gegenſeitigen Handels der beiden kontrahirenden Theile kein Einfuhr- oder Ausfuhr-Verbot Statt finden, welches nicht gleichmäßig auf alle andere Nationen erſtreckt wird.

Art. 7. Alle Handeltreibende, Schiffs-Patrone und andere Unterthanen Sr. Majeſtät des Königs von Preußen ſollen in den vereinigten Staaten von Meriko vollkommene Freiheit haben, ſich dort aufzuhalten, Häuſer und Magazine zu miethen, zu reiſen, Handel zu treiben, Produkte, Metalle und Münzen zu verführen, und ihre eigenen Geſchäfte entweder ſelbſt zu betreiben, oder deren Führung nach Gutfinden einem Anderen, er ſei Commiſſionair, Courtier, Agent oder Dollmetſcher, anzuvertrauen, ohne gezwungen zu ſein, zu dieſem Behufe andere Perſonen, als diejenigen, deren die Jnländer ſich bedienen, zu gebranchen, oder dafür mehr Lohn oder Vergütnng zu entrichten, als die Jnländer bezahlen.

Desgleichen ſoll es jedem Verkänfer oder Käufer vollkommen frei ſtehen, in allen Fällen, unter Beobachtung der Geſetze und Gebräuche des Landes, den Preis der eingeführten oder auszuführenden Waaren aller Art nach Belieben zu beſtimmen und feſtzuſetzen.

Derſelben Rechte ſollen unter gleichen Bedingungen die Merikaniſchen Bürger in den Staaten Sr. Majeſtät des Königs von Preußen theilhaftig ſein.

Jn der Befugniß, Waaren im Großen einzuführen und zu verkaufen, iſt diejenige, Gegenſtände der Kriegs-Contrebande oder andere durch die beiderſeitigen Tarife verbotene Waaren einzuführen oder zu verkaufen, nicht mit einbegriffen.

Obgleich durch gegenwärtigen Artikel die Bürger und Unterthanen eines jeden der kontrahirenden Theile nur zum Betriebe des Großhandels, oder des Handelsbetriebs ohne offenen Laden befähigt werden, ſo erklärt dennoch das Mexikaniſche Gouvernement, daß es außerdem, und für ſo lange als ſeine Geſetzgebung es zuläßt, die Befugniß offenen Laden zu halten und den Kleinhandel zu treiben allen denjenigen Preußiſchen Unterthanen bewilligt, welche ihre Familie mit ſich bringen, oder welche nach ihrer Ankunft in der Republik ſich daſelbſt verheirathen oder ihre in der Fremde gebliebene Familie nachkommen laſſen.

Das Preußiſche Gouvernement erklärt ſeiner Seits, daß die Mexikaniſchen Bürger und Unterthanen in Bezug auf den Kleinhandel in den ganzen Umfang der Rechte treten ſollen, welche die Geſetze und Reglements den Eingebornen der begünſtigteſten Nation zugeſtehen.

Art. 8. In Allem was auf die Hafen-Polizei, auf Ladung und Löſchung der Schiffe, und auf Sicherung der Waaren und Effekten Bezug hat, ſollen die Unterthanen und Bürger der kontrahirenden Theile gegenſeitig den Geſetzen und Lokal-Verordnungen des Landes, wo ſie ſich aufhalten, unterworfen ſein.

Dieſelben ſollen von jedem unfreiwilligen militairiſchen Dienſte zu Waſſer und zu Lande frei ſein. Kein gezwungenes Anlehen ſoll auf ſie beſonders gelegt, und ihr Eigenthum ſoll keinen anderen Laſten, Requiſitionen oder Auflagen unterworfen werden, als denen, welche von den Landes-Eingeborenen ſelbſt gefordert werden.

Art. 9. Die Unterthanen und Bürger der kontrahirenden Theile ſollen gegenſeitig für ihre Perſonen, ihre Häuſer und Güter des vollſtändigſten und unveränderlichſten Schutzes genießen. Sie ſollen zur Verfolgung und Vertheidigung ihrer Gerechtſame freien und leichten Zugang vor den Gerichtshöfen haben, ſich der Advokaten, Prokuratoren oder Agenten, welche zu erwählen ſie angemeſſen finden, frei bedienen dürfen, und überhaupt in Angelegenheiten der Rechtspflege, ſo wie in Allem, was die teſtamentariſche oder andere Erbfolge in perſönliches Vermögen, ingleichen was die Befugniß, über perſönliches Vermögen durch Verkauf, Schenkung, Tauſch, letztwillige Beſtimmung oder auf irgend eine andere Weiſe zu verfügen, anbelangt, mit den Eingeborenen des Landes, wo ſie ſich aufhalten, gleiche Prärogative und Freiheiten haben, und in keinem dieſer Fälle oder Verhältniſſe ſtärkeren Auflagen und Abgaben unterworfen werden, als es die Eingebornen ſind.

Wenn durch den Tod einer Perſon, die in dem Gebiete eines der kontrahirenden Theile Grundſtücke beſitzt, dieſe Grundſtücke nach den Landes-Geſetzen einem Bürger oder Unterthan des andern Theils etwa zufallen, dieſer aber wegen ſeiner Eigenſchaft als Fremder ſie zu be-

ſitzen nicht fähig ſein ſollte, ſo ſoll ihm eine angemeſſene Friſt bewilligt werden, um dieſelben zu verkaufen, und den Ertrag davon ohne Hinderniß und frei von allem Abzuge von Seiten der Regierung des betreffenden Staates zu beziehen.

Art. 10. Die in den vereinigten Staaten von Mexiko befindlichen Unterthanen Seiner Majeſtät des Königs von Preußen ſollen auf keine Weiſe wegen ihrer Religion beläſtigt oder beunruhigt werden, vorausgeſetzt, daß ſie die Religion, ſo wie auch die Verfaſſung, die Geſetze und Gebräuche des Landes achten. Dieſelben ſollen des ihnen bereits bewilligten Vorrechts theilhaftig bleiben, die in den genannten Staaten mit Tode abgehenden Unterthanen Seiner Majeſtät an den hierzu beſtimmten Orten beerdigen zu dürfen, und die Beerdigungen und Gräber ſollen in keinerlei Art und unter keinem Vorwande geſtört oder beſchädigt werden.

Die Mexikaniſchen Bürger ſollen in den geſammten Königlichen Staaten ihre Religion ſowohl öffentlich als privatim, in ihren Häuſern oder in den zum Gottesdienſte beſtimmten Gebäuden frei ausüben dürfen.

Art. 11. Zur größeren Sicherung des Handels zwiſchen den Unterthanen und Bürgern der beiden kontrahirenden Theile iſt ferner verabredet worden, daß, wenn jemals die gegenwärtig zwiſchen den letzteren beſtehenden freundſchaftlichen Beziehungen abgebrochen werden ſollten, den alsdann an den Küſten befindlichen Handeltreibenden eine Friſt von ſechs Monaten, und denjenigen, welche ſich im Innern des Landes aufhalten, eine Friſt von einem ganzen Jahre zur Berichtigung ihrer Geſchäfte und zur Verfügung über ihr Eigenthum gewährt, ferner auch denſelben ein Geleitsbrief zur Einſchiffung in den hierzu nach eigenem Gutfinden ausgewählten Hafen ertheilt werden ſoll.

Alle anderen Unterthanen und Bürger, welche ſich in den reſp. Staaten Behufs der Ausübung eines Handwerks oder anderen Nahrungszweigs feſt und dauernd niedergelaſſen haben, ſollen den Vortheil genießen, daſelbſt bleiben und ihr Geſchäft fortſetzen zu dürfen, ohne irgendwie in dem vollen Genuſſe ihrer Freiheit und ihres Vermögens beunruhigt zu werden, ſo lange ſie ſich friedlich betragen und die Landes-Geſetze nicht verletzen; ihr Eigenthum oder ihr Vermögen, von welcher Beſchaffenheit es auch ſein mag, ſoll weder einer Beſchlagnahme, einem Sequeſter, noch anderen Laſten oder Auflagen unterliegen, als ſolchen, welche von den Eingeborenen gefordert werden.

Eben ſo ſollen weder Privat-Schuldforderungen, noch öffentliche Fonds, oder Geſellſchafts-Aetien jemals mit Beſchlag belegt, ſequeſtrirt oder konfiſcirt werden dürfen.

Art. 12. Sollte der Fall eintreten, daß einer der kontrahirenden Theile mit irgend einer Macht, Nation oder irgend einem Staate im

Kriege wäre, ſo dürfen die Unterthanen des anderen Theils ihren Handel und ihre Schiffahrt mit eben dieſen Staaten fortſetzen, ausgenommen mit den Städten oder Häfen, welche zur See oder zu Lande blockirt oder belagert wären.

Aus Rückſicht jedoch auf die Entfernung der reſpektiven Lande der beiden kontrahirenden Theile, und auf die daraus hervorgehende Ungewißheit über die möglicher Weiſe ſtattfindenden Begebenheiten, iſt verabredet worden, daß ein dem einen von ihnen zugehörendes Handels-Schiff, welches nach einem zur Zeit ſeiner Abfahrt vorausſetzlich blockirten Hafen beſtimmt iſt, dennoch nicht wegen eines erſten Verſuches, in den fraglichen Hafen einzulaufen, genommen oder verurtheilt werden ſoll; es ſei denn daß bewieſen werden könnte, daß gedachtes Schiff während der Fahrt die Fortdauer der Blockade des in Rede ſtehenden Platzes habe in Erfahrung bringen können und müſſen; dagegen ſollen diejenigen Schiffe, welche, nachdem ſie bereits einmal zurückgewieſen worden, es während derſelben Reiſe zum zweiten Male verſuchen ſollten, in denſelben blockirten Hafen während der Fortſetzung dieſer Blockade einzulaufen, der Anhaltung und Kondemnation unterworfen ſein. Es verſteht ſich, daß in keinem Falle der Handel mit Gegenſtänden, welche für Kriegs-Contrebande gelten, erlaubt ſein ſoll; zum Beiſpiel mit Kanonen, Mörſern, Gewehren, Piſtolen, Granaten, Zündwürfen, Laffetten, Wehrgehängen, Pulver, Salpeter, Helmen und anderen zum Gebrauche im Kriege verfertigten Werkzeuge irgend einer Art.

Art. 13. Jeder der kontrahirenden Theile ſoll Konſule, Vice-Konſule und Handels-Agenten in dem Gebiete des anderen Theils zum Schutze des Handels ernennen dürfen. Bevor aber irgend ein Konſular-Beamte ſeine konſulariſchen Funktionen ausüben darf, muß derſelbe von demjenigen Gouvernement, in deſſen Gebiet er reſidiren ſoll, in der hergebrachten Form anerkannt und zugelaſſen worden ſein, wobei von beiden Theilen die Befugniß vorbehalten wird, von der Niederlaſſung der Konſuln einzelne Plätze auszunehmen, woſelbſt er dergleichen zuzulaſſen nicht angemeſſen findet. Die diplomatiſchen Agenten und Konſuln Mexikos in den Staaten Seiner Majeſtät des Königs von Preußen werden aller derjenigen Prärogative, Freiheiten und Vorrechte theilhaftig ſein, welche den in gleichem Range ſtehenden Agenten der begünſtigteſten Nation zuſtehen oder noch ferner eingeräumt werden möchten; umgekehrt werden die diplomatiſchen Agenten und Konſuln Seiner Majeſtät des Königs in dem Gebiete der Vereinigten Staaten von Mexiko aller derjenigen Prärogative, Freiheiten und Vorrechte genießen, welche den mexikaniſchen diplomatiſchen Agenten und Konſuln in dem Königreich Preußen zuſtehen.

Die beiderſeitigen Conſuln, Vice-Conſuln und Handels-Agenten

ſollen bei dem Abſterben eines ihrer Nationalen berechtigt ſein, auf Anſuchen der betheiligten Parteien oder auch von Amts wegen, den von der kompetenten Behörde auf die Effekten, Meubeln und Papiere des Verſtorbenen gelegten Siegeln die ihrigen hinzuzufügen, in welchem Falle dieſe doppelten Siegel nicht anders als im gemeinſchaftlichen Einverſtändniſſe gelöſet werden können. Dieſelben werden der nach Abnahme der Siegel erfolgenden Inventariſation des Nachlaſſes beiwohnen, und es ſoll ihnen durch die betreffende Behörde eine Abſchrift ſowohl des Inventars als der etwa hinterlaſſenen letztwilligen Dispoſition des Verſtorbenen ertheilt werden. Wenn die Konſuln, Vice-Konſuln und Handels-Agenten von Seiten der gehörig legitimirten Erben mit Vollmacht in geſetzlicher Form verſehen ſind, ſo ſoll ihnen der Nachlaß ſofort ausgeliefert werden, den Fall der Einſprache eines einheimiſchen oder fremden Gläubigers ausgenommen.

Die Conſuln, Vice-Conſuln und Handels-Agenten ſollen als ſolche das Recht haben, bei Streitigkeiten zwiſchen den Kapitainen und der Mannſchaft von Schiffen derjenigen Nation, deren Intereſſen ſie wahrnehmen, als Richter und Schiedsmänner zu dienen, ohne daß die Lokal-Behörden dabei einſchreiten dürfen, ſofern nicht das Betragen der Mannſchaft oder des Kapitains etwa die Ordnung oder Ruhe des Landes ſtört, oder wenn nicht die Conſuln, Vice-Conſuln oder Handels-Agenten zur Ausführung oder Aufrechthaltung ihrer Entſcheidungen das Einſchreiten jener Behörden nachſuchen. Es verſteht ſich, daß dieſe Art von Entſcheidungen oder ſchiedsrichterlichen Ausſprüchen die ſtreitenden Parteien nicht des ihnen zuſtehenden Rechts beraubt, nach ihrer Heimkehr den Rekurs an die Gerichtsbehörden ihres Landes zu ergreifen.

Die gedachten Conſuln, Vice-Conſuln oder Handels-Agenten ſollen ermächtigt ſein, zum Zwecke der Ausmittelung, Ergreifung, Feſtnahme und Verhaftung der Deſerteure von Kriegs- und Handels-Schiffen ihres Landes den Beiſtand der Ortsbehörden anzurufen: ſie werden zu dem Ende an die kompetenten Gerichts-Behörden, Richter und Beamten ſich wenden und die erwähnten Deſerteure ſchriftlich reklamiren, wobei ſie durch Mittheilung der Schiffs-Regiſter oder Muſter-Rollen, oder durch andere amtliche Dokumente den Beweis zu führen haben, daß dieſe Individuen zu der betreffenden Schiffs-Mannſchaft gehört haben; nach welcher Beweisführung die Auslieferung nicht verweigert werden ſoll. Solche Deſerteurs ſollen nach ihrer Ergreifung zur Dispoſition der Conſuln, Vice-Conſuln oder Handels-Agenten geſtellt, können auch auf Anſuchen und Koſten des reklamirenden Theils in den öffentlichen Gefängniſſen feſtgehalten werden, um ſodann den Schiffen, denen ſie angehörten, oder anderen Schiffen derſelben Nation zugeſendet zu werden. Würde aber dieſe Ueberſendung

nicht binnen dreier Monate, vom Tage ihrer Verhaftung an gerechnet, erfolgen, ſo ſollen ſie in Freiheit geſetzt, nnd wegen derſelben Urſache nicht wieder verhaftet werden dürfen.

Sollte der Deſerteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben, ſo kann ſeine Auslieferung ausgeſetzt werden, bis der betreffende Gerichtshof ſein Urtheil ausgeſprochen haben nnd dieſes vollſtreckt ſein wird.

Art. 14. Sollte einer der kontrahirenden Theile in der Folge anderen Nationen irgend eine beſondere Begünſtignng in Beziehung anf Handel oder Schiffahrt zngeſtehen, ſo ſoll dieſe Begünſtigung ſofort auch dem andern Theile mit zu Gute kommen, welcher derſelben ohne Gegenleiſtung, wenn das Zugeſtändniß ohne eine ſolche erfolgt iſt, oder aber unter Gewährung derſelben Vergeltung, an welche das Zngeſtändniß geknüpft iſt, genießen ſoll.

Art. 15. Gegenwärtiger Vertrag ſoll zwölf Jahre hindurch, angerechnet vom Tage der Ratifikations-Auswechſelung, gültig ſein, und wenn zwölf Monate vor dem Ablaufe dieſes Zeitraumes keiner von beiden kontrahirenden Theilen dem anderen mittelſt einer offiziellen Erklärung ſeine Abſicht, die Wirkung des Vertrags aufhören zu laſſen, knnd thun ſollte, ſo ſoll letzterer noch ein Jahr über dieſen Zeitraum hinaus, und ſo fortdauernd bis zum Ablaufe von zwölf Monaten nach einer ſolchen Erklärung, zu welcher Zeit auch dieſe erfolgen mag, verbindlich bleiben.

Art. 16. Gegenwärtiger Vertrag ſoll ratificirt, und die Ratifikationen deſſelben ſollen innerhalb zwölf Monaten, oder wo möglich noch früher, zu London ausgewechſelt werden.

Zur Urkunde deſſen haben ihn die obengenannten Bevollmächtigten unterzeichnet und mit ihren Wappen beſiegelt zu London den achtzehnten Febrnar Eintauſend Achthnndert und Ein und Dreißig.

Heinrich Frh. v. Bülow. (L. S.)

Mannel Edr. von Goroſtiza. (L. S.)

Vorſtehender Vertrag wird mit der Bemerkung zur öffentlichen Kenntniß gebracht, daß in Gemäßheit einer zwiſchen beiden Theilen unter dem 16. Mai 1832 bei Verlängerung der Ratifikations-Friſt deſſelben getroffenen Uebereinkunft:

1) die Anwendung der Verabredungen des drittes Abſatzes des zweiten Artikels, ingleichen des dritten Abſatzes des dreizehnten Artikels auf ſo lange ausgeſetzt ſein ſoll, als in den Geſetzen des einen oder des anderen Landes Beſtimmungen, welche dieſen Verabredungen zuwiderlaufen, beſtehen ſollten, von denen auch nicht zu Gunſten einer andern Nation eine Ausnahme gemacht worden wäre;

2) hinsichtlich der im ersten Absatze des siebenten Artikels festgesetzten Verkehrs-Befugnisse der beiderseitigen Unterthanen einem jeden der kontrahirenden Theile vorbehalten bleibt, diese Befugnisse, so weit sie sich auf die Versendung und Ausführung von Metallen beziehen, nach Belieben zu beschränken oder auch aufzuheben, in welchem Falle jedoch auch nicht zu Gunsten einer anderen Nation eine Ausnahme hievon gemacht werden darf.

Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat zu London am 6. Dezember 1834 Statt gefunden.

Berlin, den 27. Februar 1835.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

Ancillon.

Nr. 12.

Uebereinkunft der Königl. Preußischen und K. K. Oesterreichischen Regierung wegen Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den Preußischen und Oesterreichischen Häfen durch Austausch von Ministerial-Erklärungen. Vom 1. Mai 1831.

Nachdem Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich in dem Wunsche übereingekommen sind, durch gegenseitige Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in Allerhöchst Ihren Häfen zur Beförderung des Handelsverkehrs Allerhöchst Ihrer hiebei betheiligten Unterthanen beizutragen; so erklärt das unterzeichnete Ministerium hiedurch, in Folge Allerhöchsten Auftrags, und in Erwiederung der von dem Kaiserlich Oesterreichischen außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister Herrn Grafen von Trauttmansdorff, Namens Seiner Majestät des Kaisers von Oesterreich, rücksichtlich der Preußischen Schiffe ausgestellten gleichen Zusicherung:

daß in den Preußischen Häfen die Oesterreichischen Schiffe, bei ihrem Einlaufen wie bei ihrer Abfahrt, hinsichtlich aller Hafen-, Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootsen- und Bergegelder und überhaupt hinsichtlich aller anderen, jetzt oder künftig der Staats-Kasse, den Städten, oder Privat-Anstalten zufließenden Ab-

gaben oder Laſten irgend einer Art oder Benennung, auf ganz gleichem Fuße mit den Preußiſchen Schiffen behandelt, auch die auf Oeſterreichiſchen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren keinen höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art, als die auf Preußiſchen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren zu erlegen haben, unterworfen werden ſollen.

Die Wirkſamkeit dieſer Gleichſtellung ſoll vom 1. April des laufenden Jahres ab beginnen, und ſich bis zum 1. April 1841 erſtrecken, alsdann aber, wenn nicht ein Jahr vor letzterem Zeitpunkte von einer oder der anderen Seite eine Aufkündigung erfolgt ſein ſollte, noch ferner bis nach Ablauf eines Jahres, nach geſchehener Aufkündigung, beſtehen bleiben.

Berlin, den 1. Mai 1831.

(L. S.)

Königlich Preußiſches Miniſterium der auswärtigen Angelegenheiten.

v. Schönberg.

Vorſtehende Miniſterial-Erklärung wird, nachdem ſolche gegen eine übereinſtimmende, von dem hieſigen Kaiſerlich Oeſterreichiſchen Geſandten unter demſelben Datum vollzogene, Erklärung ausgewechſelt worden iſt, hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Berlin, den 3. Mai 1831.

Miniſterium der auswärtigen Angelegenheiten.

v. Schönberg.

Nr. 13.

Miniſterielle Bekanntmachung, wegen der den Schiffen des Kirchenſtaats in dieſſeitigen Häfen zugeſtandenen Abgaben-Gleichſtellung mit den inländiſchen Schiffen. Vom 22. September 1834.

In Folge der von der Päbſtlichen Regierung nach vorangegangener diesfälligen Verhandlung verfügten gänzlichen Gleichſtellung der Preußiſchen Schiffe mit den Päbſtlichen hinſichtlich aller Schiffahrtsabgaben, iſt nunmehr auch den Schiffen des Kirchenſtaats die Gleichſtellung mit den Preußiſchen in den dieſſeitigen Häfen dergeſtalt zugeſtanden worden, daß in den Preußiſchen Häfen die Schiffe des Kirchenſtaats bei ihrem Einlaufen wie bei ihrer Abfahrt, hinſichtlich aller Hafen-, Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootſen- und Bergegelder, und über-

haupt hinsichtlich aller andern, jetzt oder künftig der Staatskasse, den Städten oder Privatanstalten zufließenden Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, auf ganz gleichem Fuße mit den Preußischen Schiffen behandelt, auch die auf Päbstlichen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren keinen höheren oder andern Abgaben irgend einer Art, als die auf Preußischen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren zu erlegen haben, unterworfen sein soll.

Berlin, den 22. September 1834.

Der Finanzminister
Maassen.

Nr. 14.

Schiffahrts-Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Seiner Majestät dem Könige der Niederlande, vom 3. Juni 1837.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der König der Niederlande, von gleichem Wunsche beseelt, die Handels-Verbindungen zwischen Ihren Unterthanen zu erleichtern und zu begünstigen, haben zum Zwecke der Abschließung eines Vertrages über diesen Gegenstand zu Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche sich über die folgenden Artikel geeinigt haben.

Artikel 1.

Die Preußischen Schiffe, welche mit Ballast oder beladen in die Häfen des Königreichs der Niederlande einlaufen oder aus diesen auslaufen, und umgekehrt die Niederländischen Schiffe, welche mit Ballast oder beladen in die Häfen des Königreichs Preußen einlaufen oder aus diesen auslaufen, sollen keinen anderen oder höheren Tonnen-, Flaggen-, Hafen-, Anker-, Lootsen-, Schlepp-, Feuer-, Schleusen-, Kanal-, Quarantaine-, Bergegeldern, Niederlage-Gebühren, ingleichen keinen anderen oder höheren Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung unterworfen werden, sie mögen im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der öffentlichen Angestellten, der Kommunen oder irgend einer Anstalt erhoben werden, als denjenigen, welche den Nationalschiffen bei deren Einlaufen in die gedachten Häfen, ihrem Aufenthalte daselbst oder bei ihrem Ausgange jetzt auferlegt sind, oder künftig etwa auferlegt werden möchten.

Artikel 2.

Alle Erzeugnisse und andere Handelsgegenstände, deren Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen in den Staaten der Hohen kontrahi-

renden Theile geſetzlich ſtattfinden darf, ſollen daſelbſt auch auf den dem anderen Staate zugehörigen Schiffen ein-, oder von dort ausgeführt werden dürfen.

Artikel 3.

Da es die Abſicht der Hohen kontrahirenden Theile iſt, zwiſchen den Ihren beiderſeitigen Staaten angehörigen Schiffen in Rückſicht auf deren Nationalität keinen Unterſchied in Betreff des Aukaufes der auf denſelben eingeführten Erzeugniſſe oder anderen Handelsgegenſtände zuzulaſſen, ſo ſoll in dieſer Beziehung weder unmittelbar noch mittelbar, weder von den Hohen kontrahirenden Theilen, noch durch in Deren Namen oder unter Deren Autorität handelnde Geſellſchaften, Korporationen oder Agenten, den Einfuhren auf einheimiſchen Schiffen eine Priorität oder irgend ein Vorzug eingeräumt werden.

Artikel 4.

Alle Produkte und andere Handelsgegenſtände ohne Unterſchied des Urſprungs, welche direkt aus den Häfen des Königreichs Preußen auf Preußiſchen Schiffen in Häfen des Königreichs der Niederlande in Europa, oder aus letzteren auf Niederländiſchen Schiffen in Preußiſche Häfen eingeführt werden, ingleichen alle Produkte und andere Handelsgegenſtände ohne Unterſchied des Urſprungs, welche direkt aus Preußiſchen Häfen auf Niederländiſchen Schiffen nach Niederländiſchen Häfen in Europa oder aus letzteren auf Preußiſchen Schiffen nach Preußiſchen Häfen ausgeführt werden, ſollen in den betreffenden Häfen keine andere oder höhere Abgaben entrichten, als wenn die Einfuhr oder Ausfuhr derſelben Gegenſtände auf Nationalſchiffen erfolgt wäre.

Die Prämien, Rückzölle oder andere Vortheile dieſer Art, welche in den Staaten eines der Hohen kontrahirenden Theile der Einfuhr oder der Ausfuhr auf Nationalſchiffen bewilligt ſind, ſollen gleichmäßig auch bei der direkt zwiſchen den beiderſeitigen Häfen auf Schiffen des anderen Staates erfolgenden Ein- oder Ausfuhr gewährt werden.

Artikel 5.

Wenn einer der Hohen kontrahirenden Theile in der Folge einem anderen Staate irgend eine beſondere Begünſtigung in Betreff der Schiffahrt zugeſtehen ſollte, ſo ſoll dieſe Begünſtigung auch dem anderen Theile mit zu Gute kommen, welcher derſelben, wenn ſie ohne Gegenleiſtung zugeſtanden iſt, ebenfalls ohne eine ſolche, wenn ſie aber an die Bedingung einer Vergeltung geknüpft iſt, gegen Bewilligung derſelben Vergeltung genießen wird.

Artikel 6.

Die Beſtimmungen der vorſtehenden Artikel finden ſowohl auf die Seeſchiffahrt wie auf die Flußſchiffahrt Anwendung.

Es ſollen gegenſeitig als Preußiſche und Niederländiſche Schiffe diejenigen angeſehen werden, welche in den Staaten, denen ſie ange-

hören, als ſolche in Folge der beſtehenden Geſetze und Reglements anerkannt ſind; wobei jedoch ſich verſteht, daß der Beweis ihrer Nationalität ſtets von den Führern der Seeſchiffe durch Seebriefe, welche in der gebräuchlichen Form ausgeſtellt und mit der Unterſchrift der betreffenden heimathlichen Behörde verſehen ſind, und von den Patronen der Rheinſchiffe durch das in Gemäßheit des Art. 42. der Mainzer Konvention vom 31. März 1831 ausgefertigte Patent geführt werden muß.

Artikel 7.

Zu dem Zwecke, um die Entwickelung des Rheinhandels und der Rheinſchiffahrt zu befördern, haben die Hohen kontrahirenden Theile in Betreff der Schiffahrtsabgaben auf dieſem Strome zu folgenden Beſtimmungen Sich vereinigt:

A. Seine Majeſtät der König von Preußen bewilligen, die Niederländiſchen Schiffe an allen Vortheilen Theil nehmen zu laſſen, welche auf dem Preußiſchen Theile des Rheinſtroms den Preußiſchen und den dieſen gleich geſtellten Schiffen bewilligt ſind.

Demgemäß ſollen

I. Die Niederländiſchen Schiffe für ihre Ladungen gänzliche Freiheit von dem in dem Tarif, welcher der Mainzer Konvention vom 31. März 1831 unter Lit. C. angehängt iſt, feſtgeſetzten Rheinzolle genießen:

a) bei der Ausfuhr aus Preußen, ſtromauf- oder ſtromabwärts, aller inländiſchen oder ausländiſchen Gegenſtände, die ſich im freien Verkehr befinden;

b) bei dem Transporte aller Gegenſtände aus einem nach einem anderen Preußiſchen Rheinhafen;

c) bei der Einfuhr ausländiſcher Gegenſtände auf der Preußiſchen Rheinſtrecke zum Verbrauche; ſie mögen nun direkt aus dem Auslande, oder aus den zum Deutſchen Zollvereine gehörigen Staaten unter Steuerkontrolle kommen;

d) bei dem Transporte der im freien Verkehr befindlichen Gegenſtände nicht überſeeiſchen Urſprungs, welche entweder in einem oberhalb Koblenz belegenen Preußiſchen Orte, oder in einem der Häfen des Rheins und ſeiner Nebenſtröme, welche in den Königreichen Bayern und Württemberg, in den Großherzogthümern Baden und Heſſen, oder in dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt liegen, eingeladen, und zur Einfuhr in einen Preußiſchen Rheinhafen oder zur Durchfuhr nach den Niederlanden beſtimmt ſind;

e) bei der Waarendurchfuhr durch das Gebiet des Zollvereins, bei welcher nur ein Theil des Preußiſchen Rheins benutzt wird, wenn dieſe Waaren zu Lande auf dem rechten Rheinufer eingeführt und auf dem

Rhein ausgeführt, oder auf dem Rhein eingeführt werden und auf Landwegen des rechten Rheinufers ausgehen.

II. Die Niederländiſchen Schiffer ſollen bei der Binnenfahrt zwiſchen Koblenz und Emmerich, ohne Ueberſchreitung der einen oder der anderen dieſer Zollſtellen, der Freiheit von der Schiffsgebühr genießen, welche in dem der Mainzer Konvention vom 31. März 1831 angehängten Tarif Lit. B. beſtimmt iſt.

III. Endlich ſollen dieſe Schiffer bei der direkten Durchfuhr nicht gehalten ſein, die Schiffahrtsabgaben an den verſchiedenen, in Gemäßheit der vorgedachten Mainzer Konvention errichteten Zollſtellen zu erlegen; ſondern es ſoll ihnen geſtattet ſein, die Geſammtheit der Abgaben bei der Thalfahrt, für die ſieben Zollſtellen von Koblenz bis Weſel, zu Koblenz, und bei der Bergfahrt, für die acht Zollſtellen von Emmerich bis Koblenz, zu Emmerich zu entrichten.

B. In Erwiederung dieſer dem Handel und der Schiffahrt der Niederlande günſtigen Beſtimmungen bewilligen Seine Majeſtät der König der Niederlande:

1) gänzliche Freiheit von dem in dem Tarif, Anlage Lit. C. der Mainzer Konvention vom 31. März 1831 verzeichneten Rheinzolle für alle Gegenſtände ohne Unterſchied der Herkunft, welche auf dem Rheine thalwärts auf Preußiſchen Schiffen eingeführt werden, und zur Ausladung in einem Niederländiſchen Hafen beſtimmt ſind, um dort entweder der Konſumtion übergeben, oder in die Niederlagen gebracht zu werden;

2) Herabſetzung der vorgedachten Abgaben auf die Hälfte, für alle Gegenſtände, ohne Unterſchied der Herkunft oder der Beſtimmung, welche in einem Niederländiſchen Hafen auf Preußiſche Schiffe geladen ſind, und auf dem Rheine zu Berg ausgeführt werden;

3) Befreiung der Preußiſchen Schiffe von der oben unter II. gedachten Schiffsgebühr bei der Binnenfahrt zwiſchen Lobith, Krimpen und Gorcum ohne Ueberſchreitung einer dieſer Zollſtellen.

Die Hohen kontrahirenden Theile verpflichten Sich außerdem gegenſeitig, die Schiffe des anderen Landes und deren Ladungen an denjenigen Befreiungen und Erleichterungen hinſichtlich der Rheinſchiffahrtsabgaben, ſo wie an jedem anderen Vortheile Theil nehmen zu laſſen, welche ſie in der Folge den Nationalſchiffen oder deren Ladungen etwa bewilligen möchten.

Die dem einen der beiden Staaten angehörigen Schiffer ſollen berechtigt ſein, die Binnenſchiffahrt zwiſchen verſchiedenen Orten des Rheiniſchen Stromgebietes des anderen Staates zu treiben, ohne daſelbſt einer höheren Gewerbe- (Patent-) Steuer, als die einheimiſchen Schiffer, unterworfen zu werden.

Artikel 8.

Um ſo weit als möglich Alles zu entfernen, was dem Rheiniſchen Handel und der Rheinſchiffahrt hinderlich ſein könnte, wollen die Hohen kontrahirenden Theile es Sich angelegen ſein laſſen, ſo weit als thunlich die in Ihren Zollgeſetzen und Anordnungen vorgeſchriebenen Formalitäten in dieſer Hinſicht zu vereinfachen.

Artikel 9.

Die Hohen kontrahirenden Theile wollen Sich ſofort über die Anwendung des Art. 52. der Mainzer Konvention vom 31. März 1831, in Betreff der Konceſſionen vereinbaren, welche für die Aufſtellung von Dampfſchiffen erforderlich ſind, die zum Transport von Reiſenden, deren Gepäck oder Wagen, und auch von Waaren, in regelmäßiger Fahrt zwiſchen zweien oder mehreren, den beiderſeitigen Staaten angehörigen Orten beſtimmt werden; desgleichen über die, nach der Beſtimmung des Art. 63. der gedachten Konvention, zu ergreifenden Maßregeln, um die Dampfſchiffahrt auf dem Rheine zu befördern und zu ſchützen und dem Handel die anerkannten Vortheile dieſes neuen Zweiges der Gewerbthätigkeit zu ſichern.

Dieſelben werden hierbei von dem Grundſatze einer vollkommenen Gegenſeitigkeit und der Zulaſſung einer nach dem Bedürfniſſe zu regelnden Konkurrenz ausgehen.

Artikel 10.

Die Hohen kontrahirenden Theile werden fortfahren, Ihre Aufmerkſamkeit und Sorgfalt auf die Verbeſſerung und Unterhaltung der zwiſchen Ihren Staaten befindlichen Landſtraßen, und überhaupt auf die Erleichterung der Kommunikationsmittel zu richten.

Wenn die Hohen kontrahirenden Theile Sich dereinſt wegen Anlegung einer die beiderſeitige Gränze überſchreitenden Eiſenbahn, und über die Benutzung des Transports auf derſelben geeinigt haben ſollten, ſo ſoll dieſe Unternehmung zu allen den Vortheilen ohne Unterſchied zugelaſſen werden, welche von Ihnen irgend einer anderen ähnlichen Unternehmung einer Ihre Gränzen überſchreitenden Eiſenbahn bewilligt iſt oder künftig bewilligt werden ſollte.

Artikel 11.

Da die Hohen kontrahirenden Theile aufrichtig wünſchen und beabſichtigen, weitere Vereinbarungen zum Zwecke möglichſter Erleichterung und Belebung der gegenſeitigen Handelsbeziehungen und des Austauſches der Erzeugniſſe Ihrer Staaten zu treffen, ſo behalten dieſelben Sich vor, zu einer näher zu verabredenden Zeit hierüber Unterhandlungen zu eröffnen.

Zumittelſt verpflichten die Hohen kontrahirenden Theile Sich, für die Dauer eines Jahres von Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages ab:

1) keine Ein- oder Ausfuhrverbote anzuordnen, welche die Ein- oder Ausfuhren des anderen Landes treffen würden, während diejenigen dritter Staaten bei Gegenſtänden derſelben Gattung davon unberührt blieben;

2) die gegenſeitigen Ein- oder Ausfuhren mit keinen anderen oder höheren Abgaben oder Laſten irgend einer Art zu belegen, als mit denen, welche in Ihren in Kraft ſtehenden Tarifen allgemein ohne Unterſchied des Landes, wo die Waaren herkommen oder wohin ſie beſtimmt ſind, feſtgeſetzt ſein werden;

3) Ihre Unterthanen und Erzeugniſſe gegenſeitig an allen Prämien, Zollvergütungen und anderen Vortheilen dieſer Art Theil nehmen zu laſſen, welche in Ihren Staaten für gewiſſe Gegenſtände der Einfuhr oder der Ausfuhr allgemein, ohne Unterſchied des Landes der Herkunft oder der Beſtimmung, bewilligt werden könnten.

Artikel 12.

Die Hohen kontrahirenden Theile erklären, daß Sie die in gegenwärtigem Vertrage gegenſeitig gemachten Zugeſtändniſſe als verabredet betrachten, um in ihrem ganzen Zuſammenhange als Vergeltungen für die durch denſelben Vertrag erworbenen Vortheile zu dienen, und daß Sie mithin jene Zugeſtändniſſe nur in Erwiederung dieſer Vortheile eingeräumt haben.

Artikel 13.

Der gegenwärtige Vertrag ſoll vierzehn Tage nach Auswechſelung der Ratifikationen in allen ſeinen Artikeln in Ausführung gebracht werden, und bis zum Ende des Jahres Ein tauſend acht hundert und ein und vierzig in Kraft bleiben; und wenn ſechs Monate vor dem Ablaufe dieſes Zeitraumes keiner von beiden Hohen kontrahirenden Theilen dem Anderen ſeine Abſicht, die Wirkung des Vertrages aufhören zu laſſen, mittelſt einer offiziellen Erklärung kund thun ſollte, ſo wird derſelbe noch ein Jahr über dieſen Zeitraum hinaus, und ſo fort von Jahr zu Jahr, verbindlich bleiben.

Artikel 14.

Der gegenwärtige Vertrag ſoll ratifizirt und die Ratifikationsurkunden deſſelben ſollen innerhalb ſechs Wochen vom Tage der Unterzeichnung ab, oder wenn es ſein kann noch früher, zu Berlin ausgewechſelt werden.

Zur Urkunde deſſen haben die Bevollmächtigten denſelben unter Beifügung ihrer reſp. Siegel unterzeichnet.

Geſchehen zu Berlin, den dritten Juni Ein tauſend acht hundert und ſieben und dreißig.

Ernſt Michaelis. (L. S.) F. H. W. von Scherff. (L. S.) K. L. Windhorn. (L. S.)

J. J. Rochuſſen. (L. S.) F. W. Weſtphal. (L. S.)

Vorſtehender Vertrag iſt von Seiner Majeſtät dem Könige von Preußen unter dem 27. Juni d. J., und von Seiner Majeſtät dem Könige der Niederlande unter dem 4. Juli d. J. ratifizirt, und iſt die Auswechſelung der Ratifikationsurkunden am 13. Juli d. J. zu Berlin erfolgt.

Nr. 15.

Handels- und Schiffahrtsvertrag zwiſchen Sr. Majeſtät dem Könige von Preußen und Sr. Majeſtät dem Könige von Griechenland. Vom $\frac{31. \text{ Juli}}{12. \text{ Auguſt}}$ 1839.

Seine Majeſtät der König von Preußen und Seine Majeſtät der König von Griechenland, gleichmäßig von dem aufrichtigen Wunſche beſeelt, die freundſchaftlichen Verhältniſſe aufrecht zu erhalten, welche bisher ſo glücklich zwiſchen Ihren beiderſeitigen Staaten beſtanden haben, und die Handelsverbindungen zwiſchen ſelbigen auszudehnen und zu befeſtigen; und überzeugt, daß dieſer Zweck nicht beſſer als durch Annahme eines beiden Staaten gleich vortheilhaften, auf Grundſätzen der Billigkeit beruhenden Syſtems einer gänzlichen Freiheit der Schiffahrt und vollkommenen Gegenſeitigkeit erreicht werden kann, ſind in Folge deſſen übereingekommen, wegen des Abſchluſſes eines Handels- und Schiffahrtsvertrages in Unterhandlung zu treten, und haben zu dieſem Behufe zu Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche, nach Auswechſelung Ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, die folgenden Artikel feſtgeſtellt haben:

Artikel 1.

Den Unterthanen der beiden Hohen kontrahirenden Theile ſoll es freiſtehen, in den Häfen, Plätzen und Flüſſen der Gebiete des anderen Theils, überall wo der fremde Handel den eigenen Unterthanen erlaubt iſt, mit aller Sicherheit für ihre Perſonen, Ladungen und Schiffe zu landen. Sie ſollen daſelbſt ſich aufhalten, und in jedem Theile der

gedachten Gebiete Wohnsitz nehmen, Häuser und Magazine miethen und für ihren Handel inne haben dürfen, und überhaupt für ihre Personen wie für ihr Eigenthum der vollständigsten Sicherheit genießen, auch soll ihnen für ihre Handelsgeschäfte, unter der Verpflichtung, sich den Gesetzen und Verordnungen der resp. Länder zu unterwerfen, derselbe Schutz gewährt werden, dessen die Inländer genießen.

Artikel 2.

Die Preußischen, mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen Griechenlands einlaufenden Schiffe, von welchem Orte sie auch kommen mögen und welcher Herkunft auch ihre Ladung sei, sollen bei ihrem Einlaufen, ihrem Aufenthalte und ihrem Ausgange, hinsichtlich der Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootsen- und Hafengelder, wie auch hinsichtlich der Gebühren der öffentlichen Beamten und aller anderen Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsverwaltungen oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, auf eben dem Fuße, wie die von demselben Orte kommenden Nationalschiffe behandelt werden. Umgekehrt sollen die Griechischen, mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen des Königreichs Preußen einlaufenden Schiffe, von welchem Orte sie auch kommen mögen und welcher Herkunft auch ihre Ladung sei, bei ihrem Einlaufen, ihrem Aufenthalte und ihrem Ausgange, hinsichtlich der Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootsen- und Hafengelder, wie auch hinsichtlich der Gebühren der öffentlichen Beamten und aller anderen Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Lokalverwaltungen oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, auf eben dem Fuße, wie die von demselben Orte kommenden Nationalschiffe behandelt werden.

Artikel 3.

Alles, was gesetzlich mittelst Preußischer Schiffe in die Häfen des Königreichs Preußen eingeführt werden darf, soll daselbst gleicherweise durch Griechische Schiffe, von welchem Orte sie auch kommen, und ihre Ladung mag in Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie Griechenlands bestehen, oder aus irgend einem anderen Lande herkommen, eingeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsverwaltungen oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, zahlen zu müssen, als wenn die Einfuhr auf Nationalschiffen Statt fände. Umgekehrt soll Alles, was gesetzlich mittelst Griechischer Schiffe in Griechenland eingeführt werden darf, daselbst gleicherweise durch Preußische Schiffe, von welchem Orte sie auch kommen, und ihre Ladung mag in Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie Preußens bestehen, oder aus irgend einem anderen Lande herkommen, eingeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abga-

den oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsverwaltungen oder irgend welcher Privatanſtalten erhoben werden, zahlen zu müſſen, als wenn die Einfuhr auf Nationalſchiffen Statt fände.

Artikel 4.

Alles, was geſetzlich auf Preußiſchen Schiffen aus den Häfen des Königreichs Preußen ausgeführt werden darf, ſoll aus dieſen gleicherweiſe auf Griechiſchen Schiffen, wohin ſie auch beſtimmt ſein mögen, ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsverwaltungen oder irgend welcher Privatanſtalten erhoben werden, zahlen zu müſſen, als wenn die Ausfuhr auf Nationalſchiffen erfolgte. Umgekehrt ſoll Alles, was geſetzlich auf Griechiſchen Schiffen aus Griechenland ausgeführt werden darf, gleicherweiſe auf Preußiſchen Schiffen, wohin ſie auch beſtimmt ſein mögen, ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsverwaltungen oder irgend welcher Privatanſtalten erhoben werden, zahlen zu müſſen, als wenn die Ausfuhr auf Nationalſchiffen erfolgte.

Artikel 5.

Man hat ſich ausdrücklich dahin verſtändigt, daß die vorhergehenden Artikel 2. 3. und 4. auf die Küſtenſchiffahrt oder Cabotage, das heißt auf den Transport der Waaren, welche in einem Hafen mit der Beſtimmung für einen anderen Hafen deſſelben Gebietes eingeladen werden, keine Anwendung finden, welche Schiffahrt ein jeder der beiden Hohen kontrahirenden Theile ſich vorbehält.

Artikel 6.

Ein jeder der Hohen kontrahirenden Theile verpflichtet ſich, bei ſeinen Ankäufen, oder bei denen, welche durch in ſeinem Namen und unter ſeiner Autorität handelnde Geſellſchaft oder Agenten geſchehen, den auf ſeinen eigenen Schiffen oder auf denen einer dritten Nation erfolgten Einfuhren keinen Vorzug vor den Einfuhren auf den Schiffen des anderen kontrahirenden Theiles zu gewähren.

Artikel 7.

Es ſollen als Preußiſche und Griechiſche Schiffe diejenigen angeſehen werden, welche in Uebereinſtimmung mit den in ihren reſp. Ländern beſtehenden Reglements beſeſſen und gefahren werden. Die Hohen kontrahirenden Theile behalten ſich die Auswechſelung von Erklärungen vor, um deutlich und beſtimmt die Papiere und Dokumente zu bezeichnen, womit, ihren Anordnungen gemäß, ihre Schiffe verſehen ſein müſſen. Wenn nach der, ſpäteſtens drei Monate nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages vorzunehmenden Auswechſelung, einer der

Hohen kontrahirenden Theile ſich in dem Falle befinden ſollte, ſeine in Beziehung hierauf beſtehenden Vorſchriften abzuändern oder zu modifiziren, ſo ſoll dem anderen Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

Artikel 8.

Die beiden Hohen kontrahirenden Theile verpflichten ſich, auf die Schiffahrt der beiderſeitigen Schiffe zwiſchen ihren reſp. Gebieten keine höhere oder andere Tonnengelder oder andere Abgaben, welcher Art oder Benennung es auch ſei, zu legen, als diejenigen, welche auf jede andere Schiffahrt, mit Ausnahme der im Artikel 5. des gegenwärtigen Vertrages von ihnen vorbehaltenen, gelegt werden.

Artikel 9.

In den Preußiſchen Häfen ſollen auf die Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes Griechenlands keine Verbote, Beſchränkungen der Ein- oder Ausfuhr, oder Abgaben irgend einer Art oder Benennung gelegt werden dürfen, als in ſo weit dieſe Verbote, Beſchränkungen und Abgaben eben ſo auch auf die gleichartigen Gegenſtände, welche aus irgend einem anderen Lande herkommen, gelegt werden. Umgekehrt ſollen in den Griechiſchen Häfen auf die Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes Preußens keine Verbote, Beſchränkungen der Ein- oder Ausfuhr, oder Abgaben irgend einer Art oder Benennung gelegt werden dürfen, als in ſo weit dieſe Verbote, Beſchränkungen und Abgaben eben ſo auch auf die gleichartigen Gegenſtände, welche aus irgend einem anderen Lande herkommen, gelegt werden.

Artikel 10.

Alle Niederlagebefugniſſe und alle Prämien und Abgabenerſtattungen, welche in dem Gebiete des einen der Hohen kontrahirenden Theile der Einfuhr oder der Ausfuhr zur See irgend eines Gegenſtandes bewilligt werden möchten, ſollen in derſelben Weiſe den gleichartigen Gegenſtänden, welche Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes des anderen kontrahirenden Theiles ſind, und den Ein- und Ausfuhren auf deſſen Schiffen zugeſtanden werden.

Artikel 11.

Man iſt dahin einverſtanden, daß in dem Falle, wo das eine der beiden Gouvernements in Folge eines förmlichen Vertrages, gegen Zuſicherung einer entſprechenden Verminderung der Abgaben oder anderer beſonderen Handelsvortheile, die Abgaben von den rohen oder verarbeiteten Erzeugniſſen eines anderen Landes ermäßigen, oder dieſem andere Vortheile und Erleichterungen (wie z. B. ſolche, von denen in den Artikeln 9. und 10. die Rede iſt) zugeſtehen würde, das andere der den gegenwärtigen Vertrag eingehenden Gouvernements die nämlichen Abgabenverminderungen für ſeine Einfuhren in die Häfen des erſteren, oder die nämlichen Vortheile und Erleichterungen für den Handel und

die Schiffahrt ſeiner Unterthanen nur dann ſoll in Anſpruch nehmen können, wenn er dieſelbe Abgabenverminderung oder dieſelben anderen Vortheile anbietet, auch erſt in dem Augenblicke in den Genuß jener treten ſoll, wo es dieſe ſicher geſtellt, oder, ſofern es dergleichen nicht von eben dem Umfange und derſelben Art vorſchlagen könnte, eine angemeſſene Gegenleiſtung dafür gewährt haben wird. In jedem Falle wurde darüber eine beſondere Uebereinkunft zwiſchen beiden Gouvernements zu treffen ſein.

Artikel 12.

Den Unterthanen der beiden Hohen kontrahirenden Theile, welche mit ihren Schiffen an einer der dem anderen Theile gehörigen Küſten angelangt ſind, aber nicht in den Hafen einlaufen, oder, nachdem ſie in denſelben eingelaufen ſind, keinen Theil ihrer Ladung löſchen wollen, ſoll es freiſtehen, wieder abzugehen und ihre Reiſe fortzuſetzen, ohne irgend andere Abgaben oder Gebühren für das Schiff oder deſſen Ladung zu entrichten, als die Lootſen-, Bollwerks- und Leuchtthurmsgebühren, wenn dieſe in denſelben Fällen von den Nationalſchiffen erhoben werden. Es verſteht ſich jedoch, daß ſie ſich ſtets nach den, die Schiffahrt und die Plätze oder Häfen, wo ſie anlanden dürfen, betreffenden Reglements und Verordnungen, welche für die Nationalſchiffe beſtehen oder beſtehen werden, richten müſſen, und daß es den Zollbeamten geſtattet iſt, während die Schiffe in deren amtlichen Bezirke verweilen, dieſelben zu unterſuchen, am Bord zu bleiben, und die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, um allem unerlaubten Handel vorzubeugen.

Artikel 13.

Die Hohen kontrahirenden Theile kommen überein, keine Seeräuber in den Häfen, Buchten und Ankerplätzen ihrer Staaten aufzunehmen, und die ganze Strenge der Geſetze gegen alle als Seeräuber bekannte Perſonen anzuwenden, ſo wie auch gegen alle in ihren Staaten ſich aufhaltende Individuen, welche des Einvernehmens oder der Mitſchuld mit ſelbigen überführt ſein möchten. Alle den Unterthanen der Hohen kontrahirenden Theile gehörige Schiffe und Ladungen, welche von Seeräubern etwa genommen und in die Häfen des einen oder des anderen geführt werden, oder welche auf andere Weiſe in die Gewalt des Gouvernements fallen möchten, werden ihren Eigenthümern oder deren mit gehöriger Autoriſation verſehenen Bevollmächtigten zurückgegeben werden, wenn ſie die Identität und das Eigenthum beweiſen, und dieſe Zurückgabe wird ſelbſt dann Statt finden, wenn der zurückgeforderte Gegenſtand in den Händen eines Dritten befindlich ſein ſollte, vorausgeſetzt, daß es erwieſen wäre, daß der Erwerber wußte oder wiſſen konnte, daß der fragliche Gegenſtand von Seeraub herrühre.

Artikel 14.

Es wird ferner verabredet, daß die Schiffe des einen der Hohen kontrahirenden Theile, wenn sie in die Häfen des anderen eingelaufen sind, sich darauf beschränken können, ganz nach dem Wunsche des Kapitains oder des Eigenthümers nur einen Theil ihrer Ladung zu löschen, und daß sie mit dem Ueberreste frei wieder abgehen können, ohne irgend Abgaben oder Gebühren, als nur für den Theil ihrer Ladung zu entrichten, der an das Land gebracht, und auf dem das Verzeichniß der Gegenstände, mit denen das Schiff beladen war, enthaltenden Manifeste notirt und durchstrichen werden wird, welches Manifest der Zollbehörde des Ortes, wo das Schiff gelandet ist, vollständig vorgelegt werden muß. Für den Theil der Ladung, welchen das Schiff wieder mit zurücknimmt, ist Nichts zu entrichten; dasselbe kann damit seine Reise nach einem oder mehreren Häfen desselben Landes fortsetzen, und daselbst, wenn der Ueberrest der Ladung aus zur Einfuhr erlaubten Gegenständen bestehet, darüber gegen Erlegung der betreffenden Abgaben verfügen, oder auch nach jedem anderen Lande sich begeben. Es ist jedoch wohl verstanden, daß die von den Schiffen selbst zu zahlenden Abgaben und Gebühren aller Art in dem ersten Hafen, wo sie ihre Ladung brechen oder einen Theil derselben ausladen werden, zu entrichten sind; daß ihnen aber keine ähnlichen Abgaben oder Gebühren in den Häfen desselben Landes, wo die fraglichen Schiffe späterhin einlaufen möchten, von neuem abgefordert werden sollen, wenn nicht auch die Nationalschiffe in demselben Falle einigen weiteren Abgaben unterworfen sein sollten.

Artikel 15.

Es ist ausdrückliche Einigung dahin erfolgt, daß die Bestimmungen aller vorhergehenden Artikel, mit Ausnahme der Artikel 1. 5. 7. und 13., nur auf die Schiffahrt und den Seehandel beider kontrahirenden Theile, das heißt auf die Schiffe und Waaren Bezug haben, welche in den Seehäfen oder in allen anderen Ausladeplätzen ankommen, wo der fremde Handel den eigenen Unterthanen erlaubt ist.

Artikel 16.

Ein jeder der Hohen kontrahirenden Theile gestehet dem anderen das Recht zu, in seinen Häfen und Handelsplätzen Consuln, Viceconsuln oder Handels-Agenten zu unterhalten, welche allen Schutzes genießen und allen erforderlichen Beistand erhalten sollen, um ihre amtlichen Verrichtungen gehörig verwalten zu können; sie behalten sich jedoch vor, den amtlichen Wohnsitz eines Consuls, Viceconsuls oder Agenten an einem solchen Orte zu verweigern, welchen sie davon auszunehmen für angemessen erachten möchten.

Die in gehöriger Form von den betreffenden Gouvernements ernannten Consuln jeder Klasse werden in einem wie in dem anderen Lande, nachdem sie von demjenigen Gouvernement, in dessen Gebiete

ſie reſidiren ſollen, das Exequatur erhalten haben werden, ſowohl für ihre Perſonen als auch für ihre Amtsverrichtungen derſelben Privilegien wie die Conſuln der begünſtigteſten Nationen genießen; wohl verſtanden jedoch, daß, wenn dergleichen Privilegien anderen Nationen nur unter beſonderen Bedingungen zugeſtanden ſind, das betreffende Gouvernement darauf nur, wenn es dieſelben Bedingungen erfüllt, Anſpruch machen kann.

Uebrigens wird ausdrücklich erklärt, daß den gedachten Conſuln, Viceconſuln oder Handelsagenten im Falle eines ungeſetzlichen oder eines ungeeigneten Betragens gegen die Geſetze oder die Regierung des Landes, wo ſie reſidiren, von dem verletzten Gouvernement, unter Mittheilung ſeiner Beweggründe an das andere Gouvernement, die Ausübung ihrer Amtsverrichtungen wird entzogen werden können. Es verſteht ſich jedoch, daß die auf die Geſchäfte des Conſulats Bezug habenden Archive und Urkunden vor jeder Unterſuchung geſichert ſind, und ſorgfältig unter dem Siegel der Conſuln, Vieeconſuln oder Handelsagenten und demjenigen der Ortsbehörde aufbewahrt werden müſſen.

Die Conſuln, Vieeconſuln und Handelsagenten, oder diejenigen, welche zu deren Vertretung gehörig autoriſirt ſind, ſollen das Recht haben, in dieſen Eigenſchaften bei Streitigkeiten, welche zwiſchen den Kapitains und den Mannſchaften der Schiffe der Nation, deren Intereſſen ſie wahrnehmen, entſtehen möchten, als Richter und Schiedsrichter zu dienen, ohne daß die Lokalbehörden dabei einſchreiten dürfen, wenn das Betragen des Schiffsvolks oder des Kapitains nicht etwa die Ordnung oder Ruhe des Landes ſtört, oder wenn nicht die Conſuln, Viceconſuln oder Handelsagenten deren Einſchreitung zur Vollziehung oder Aufrechthaltung ihrer Entſcheidungen in Anſpruch nehmen. Es verſteht ſich, daß dieſe Art von Entſcheidungen oder ſchiedsrichterlichen Ausſprüchen die ſtreitenden Theile nicht des ihnen zuſtehenden Rechtes beraubt, bei ihrer Rückkehr den Rekurs an die Gerichtsbehörden ihres Vaterlandes zu ergreifen.

Artikel 17.

Die gedachten Conſuln, Viceconſuln oder Handelsagenten ſollen befugt ſein, zum Zwecke der Ergreifung, Feſtnahme und Verhaftung der Deſerteurs von den Kriegs- und Handelsſchiffen ihres Landes den Beiſtand der Ortsbehörden anzurufen; ſie werden ſich in dieſer Hinſicht an die kompetenten Gerichtshöfe, Richter und Beamten wenden, und die in Rede ſtehenden Deſerteurs ſchriftlich reklamiren, wobei ſie durch Mittheilung der Schiffsregiſter oder Muſterrollen, oder durch andere amtliche Dokumente den Beweis zu führen haben, daß dieſe Individuen zur Mannſchaft des betreffenden Schiffs gehört haben, bei welcher Beweisführung die Auslieferung nicht verſagt werden ſoll.

Wenn dergleichen Deſerteurs ergriffen ſind, ſollen ſie zur Dispoſition der gedachten Conſuln, Viceconſuln oder Handelsagenten geſtellt, auch können ſie auf Requiſition und Koſten des reklamirenden Theils in den Gefängniſſen des Landes feſtgehalten werden, um demnächſt den Schiffen, denen ſie angehören, oder anderen Schiffen derſelben Nation zugeſendet zu werden. Würde aber dieſe Zurückſendung nicht binnen zweier Monate vom Tage ihrer Verhaftung an erfolgen, ſo ſollen ſie in Freiheit geſetzt, und wegen derſelben Urſache nicht wieder verhaftet werden können.

Es verſteht ſich jedoch, daß, wenn der Deſerteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben ſollte, ſeine Auslieferung ausgeſetzt werden darf, bis der Gerichtshof, bei dem die Sache anhängig iſt, ſein Urtheil ausgeſprochen haben und dieſes Urtheil vollſtreckt ſein wird.

Artikel 18.

In dem Falle, daß ein Schiff eines der Hohen kontrahirenden Theile an den Küſten des anderen Theils Strandung, Schiffbruch oder ſonſt Beſchädigung erlitten haben ſollte, wird den verunglückten oder in Gefahr befindlichen Perſonen alle Hülfe und Beiſtand geleiſtet, und ſollen ihnen Päſſe zur Rückkehr in ihr Vaterland ertheilt werden. Was von den Schiffen und Waaren gerettet iſt, oder wenn es verkauft worden, der Erlös daraus, ſoll den Eigenthümern oder deren Rechtsvertretern, wenn es binnen Jahr und Tag reklamirt wird, gegen Erlegung der Bergegelder zurückgegeben werden, welche die Nationalſchiffe in demſelben Falle entrichten würden, und die Bergungsgeſellſchaften ſollen die Annahme ihrer Dienſte nur in denſelben Fällen und nach Ablauf der nämlichen Friſten verlangen dürfen, welche den Kapitainen und Mannſchaften der Nationalſchiffe bewilligt ſein möchten. Die geborgenen Gegenſtände ſollen der Entrichtung von Abgaben nur in ſo weit unterworfen werden, als ſie in der Folge zum Verbrauche in dem Lande, wo der Schiffbruch Statt gefunden hat, beſtimmt werden ſollten. In jedem Falle ſoll das Takelwerk eines ſchiffbrüchigen Schiffes keiner Abgabe unterworfen ſein.

Artikel 19.

Es iſt verabredet worden, daß die Schiffe, welche direkt aus dem Königreiche Preußen nach einem Griechiſchen Hafen, oder aus dem Königreiche Griechenland nach einem unter der Herrſchaft Seiner Majeſtät des Königs von Preußen ſtehenden Hafen kommen, und mit einem von dem zuſtändigen Beamten des Hafens, aus welchem ſie abgegangen ſind, ausgeſtellten Zeugniſſe, daß in dieſem Hafen keine bösartige oder anſteckende Krankheit vorhanden war, verſehen ſein werden, keiner anderen Quarantaine als derjenigen unterworfen werden ſollen, welche zu ihrer Unterſuchung von Seiten des Geſundheitsbeamten des Hafens,

wo sie angekommen sind, erforderlich ist, worauf es diesen Schiffen gestattet werden soll, sofort einzulaufen und ihre Ladungen zu löschen. Es wird hiebei jedoch vorausgesetzt, daß Niemand am Bord während der Reise von einer bösartigen oder ansteckenden Krankheit befallen worden, daß die Schiffe während ihrer Ueberfahrt mit keinem Schiffe, welches selbst in dem Falle sein würde, eine Quarantaine halten zu müssen, im Verkehr gestanden haben, und daß die Gegend, aus welcher sie kommen, zu jener Zeit nicht so allgemein angesteckt oder verdächtig sei, daß schon vor ihrer Ankunft eine Verordnung erlassen sein sollte, wonach alle aus dieser Gegend kommende Schiffe als verdächtig zu betrachten und daher einer Quarantaine unterworfen sein würden.

Artikel 20.

Die Hohen kontrahirenden Theile sind übereingekommen, über die Grundsätze, welche sie in Beziehung auf den Handel der Neutralen in Kriegszeiten, wie auch über die Kriegskontrebande befolgen wollen, sich besonders zu verständigen. Indessen erklären sie schon sofort, daß in Rucksicht auf die Entfernung der resp. Länder beider Hohen kontrahirenden Theile, und auf die daraus hervorgehende Ungewißheit über die möglicherweise Statt findenden Begebenheiten, verabredet worden ist, daß ein, einem von Ihnen zugehöriges Handelsschiff, welches nach einem zur Zeit seiner Abfahrt voraussetzlich blokirten Hafen bestimmt ist, dennoch nicht wegen eines ersten Versuches, in diesen Hafen einzulaufen, genommen oder kondemnirt werden soll, es sei denn, daß bewiesen werden könne, daß das gedachte Schiff unterweges die Fortdauer der Blokade des fraglichen Platzes habe in Erfahrung bringen können und müssen; dagegen sollen diejenigen Schiffe, welche nach einmaliger Zurückweisung im Verlaufe derselben Reise es zum zweiten Mal versuchen sollten, in denselben blokirten Hafen während der Fortdauer dieser Blokade einzulaufen, der Festnahme und Kondemnation unterworfen sein.

Artikel 21.

Seine Majestät der König von Griechenland erklären, bereit zu sein, die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages (so weit diese Bestimmungen nicht, als die Schiffahrt und den Seehandel betreffend, nothwendig auf Preußen beschränkt sein müssen) auch auf diejenigen mit Preußen zu dem Zoll- und Handelsvereine gehörigen Deutschen Staaten anzuwenden, welche etwa den Wunsch ausdrücken werden, mit Griechenland in das Verhältniß der Reziprozität zu treten.

Artikel 22.

Der gegenwärtige Vertrag soll von dem Tage der Auswechselung der Ratifikationen ab zehn Jahre hindurch gültig sein, und, wenn vor Ablaufe der ersten neun Jahre der eine oder der andere der Hohen kontrahirenden Theile dem anderen nicht seine Absicht, die Wirksamkeit des Vertrages aufhören zu lassen, mittelst einer offiziellen Eröffnung

angezeigt haben sollte, noch ein Jahr ferner, und so fort bis zum Ablaufe von zwölf Monaten nach einer solchen Eröffnung, zu welcher Zeit diese auch erfolgen mag, verbindlich bleiben.

Artikel 23.

Der gegenwärtige Vertrag wird von Seiner Majestät dem Könige von Preußen und von Seiner Majestät dem Könige von Griechenland ratifizirt werden, und die Ratifikationen desselben sollen zu Athen binnen zwei Monaten, oder wo möglich noch früher, ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und ihre Siegel beigefügt.

So geschehen in doppelter Ausfertigung zu Athen, den $\frac{31.\ \text{Juli}}{12.\ \text{August}}$ 1839.

Brassier de St. Simon. (L. S.)

C. Zographo. (L. S.)

Die Ratifikations-Urkunden des vorstehenden Vertrages sind am $\frac{23.\ \text{November}}{5.\ \text{Dezember}}$ 1839 in Athen ausgewechselt worden.

Nr. 16.

Handels-Vertrag zwischen Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Kurhessen, Großherzogthum Hessen, den zum Thüringischen Zoll- und Handels-Vereine gehörigen Staaten, Nassau und der freien Stadt Frankfurt einerseits und der Ottomanischen Pforte andererseits. Vom $\frac{\text{zehnten}}{\text{zwei und zwanzigsten}}$ Oktober Ein Tausend Acht Hundert und Vierzig.

Während der langjährigen Allianz, welche glücklicher Weise zwischen Preußen und der Hohen Pforte bestanden hat, haben die zwischen beiden Mächten abgeschlossenen Verträge den Betrag der von den aus der Türkei ausgeführten oder dahin eingeführten Waaren zu entrichtenden Abgaben bestimmt, und die Rechte, Privilegien, Freiheiten und Pflichten der Preußischen Kaufleute, welche im Gebiete des Ottomanischen Reiches Handel treiben und sich aufhalten, auf feierliche Weise bestimmt. Gleichwohl sind vielfältige Veränderungen neuerlich eingetreten, eines Theils, was die Hohe Pforte betrifft, sowohl in der inneren Verwaltung des Reiches, als in ihren äußeren Beziehungen zu anderen Mächten,

und anderen Theils, was Preußen betrifft, in Folge der Errichtung des Handels- und Zoll-Vereins zwiſchen Preußen und den Kronen von Bayern, Sachſen und Württemberg, dem Großherzogthume Baden, dem Kurfürſtenthume Heſſen, dem Großherzogthume Heſſen, den Staaten des Thüringiſchen Zoll- und Handels-Vereins, — nämlich dem Großherzogthume Sachſen, den Herzogthümern Sachſen-Meiningen, Sachſen-Altenburg und Sachſen-Koburg und Gotha, und den Fürſtenthümern Schwarzburg-Rudolſtadt, Schwarzburg-Sondershauſen, Reuß-Greiz, Reuß-Schleitz, und Reuß-Lobenſtein und Ebersdorf, — dem Herzogthume Naſſau und der freien Stadt Frankfurt. In Betracht dieſer Veränderungen ſind Seine Majeſtät der König von Preußen, ſowohl für Sich als im Namen der übrigen Staaten, welche Mitglieder des Handels- und Zoll-Vereins ſind, und Seine Kaiſerliche Majeſtät der Sultan übereingekommen, durch eine beſondere und zuſätzliche Akte die Handelsbeziehungen Ihrer Unterthanen von Neuem zu ordnen, und gleichzeitig in die unter Ihnen ſchon beſtehenden Verträge ſo wie in die neuen Stipulationen die Vereinbarungen zwiſchen den übrigen obengenannten Staaten und der Hohen Pforte aufzunehmen, Alles zu dem Zwecke, den Handel zwiſchen den beiderſeitigen Staaten zu vermehren, und den Austauſch ihrer Erzeugniſſe noch mehr zu erleichtern. Zu dem Ende haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche, nachdem ſie ſich ihre Vollmachten gegenſeitig mitgetheilt und dieſelben in guter und gehöriger Form befunden haben, über die nachfolgenden Artikel übereingekommen ſind:

Artikel I.

Alle Punkte der bisherigen Handels-Verträge zwiſchen Preußen und der Hohen Pforte, und namentlich alle Verabredungen des Freundſchafts- und Handels-Vertrages vom 22. März 1761 (alten Styls), in ſo weit ſich ſolche nicht im Widerſpruche mit der gegenwärtigen Uebereinkunft befinden, werden aufrecht erhalten, für immer beſtätigt, und mit den daraus hervorgehenden gegenſeitigen Rechten und Pflichten, auf alle übrigen vorerwähnten Staaten, welche den Handels- und Zoll-Verein bilden, ausgedehnt.

Die Unterthanen und die Erzeugniſſe des Bodens und der Induſtrie von Preußen und den übrigen Staaten des Handels- und Zoll-Vereins, ſo wie die Preußiſchen Schiffe ſollen von Rechtswegen in dem Ottomaniſchen Reiche die Ausübung und den Genuß aller der Vortheile, Privilegien und Freiheiten haben, welche den Unterthanen, den Erzeugniſſen des Bodens und der Induſtrie, und den Schiffen jeder anderen meiſt begünſtigten Nation zugeſtanden ſind oder in der Folge zugeſtanden werden möchten.

Artikel II.

Die Unterthanen Seiner Majestät des Königs von Preußen und die der übrigen Mitglieder des Handels- und Zoll-Vereins oder ihre Rechtsnachfolger sollen in allen Theilen des Ottomanischen Reiches alle Gegenstände ohne Ausnahme, mögen es Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie dieses Landes sein, kaufen dürfen, sei es in der Absicht, damit Handel im Innern treiben zu wollen, oder selbige auszuführen. Die Hohe Pforte verpflichtet sich ausdrücklich, alle Monopole, welche die Produkte des Ackerbaues und die übrigen Erzeugnisse ihres Reiches, welcher Art diese sein mögen, betreffen, abzuschaffen, so wie Sie auch auf den Gebrauch der Teskeres Verzicht leistet, welche von den Orts-Behörden Behufs des Ankaufs dieser Waaren oder des Transports der gekauften von einem Orte zum anderen, erbeten worden sind. Jeder Versuch, welcher von irgend einer Behörde gemacht werden sollte, um die Preußischen Unterthanen oder die der übrigen Mitglieder des Handels- und Zoll-Vereins zu zwingen, sich mit dergleichen Erlaubnißscheinen oder Teskeres zu versehen, soll als eine Verletzung der Verträge angesehen werden, und die Hohe Pforte wird sofort mit Strenge alle Veziere oder andere Beamte, welchen eine solche Verletzung zur Last fällt, bestrafen, und Sie wird die Preußischen Unterthanen so wie diejenigen der übrigen Staaten des Vereins wegen der Verluste oder Beschwerungen, welche dieselben erweislich erfahren haben, schadlos halten.

Artikel III.

Die Preußischen Kaufleute und die der übrigen Staaten des Handels- und Zoll-Vereins oder ihre Rechtsnachfolger, welche irgend ein Erzeugniß des Bodens oder der Industrie der Türkei zu dem Zwecke kaufen werden, um solches für den Verbrauch im Innern des Ottomanischen Reiches wieder zu verkaufen, sollen bei dem Ankauf oder bei dem Verkauf dieselben Abgaben zahlen, welche unter gleichen Umständen von den muselmännischen Unterthanen oder von den meist begünstigten Rajas, welche sich mit dem Handel im Innern beschäftigen, entrichtet werden.

Artikel IV.

Jedes Erzeugniß des Bodens oder der Industrie der Türkei soll, wenn es für die Ausfuhr gekauft ist, frei von jeder Art von Belastung und Abgabe durch die Preußischen oder durch die Kaufleute der übrigen Staaten des Handels- und Zoll-Vereins oder durch ihre Rechtsnachfolger nach einem zur Verschiffung geeigneten Orte gebracht werden. Dort angekommen, soll es beim Eingange eine ein für alle Mal bestimmte Abgabe von Neun vom Hundert seines Werthes entrichten, an Stelle der alten Abgaben des innern Verkehrs, welche durch die gegenwärtige Uebereinkunft aufgehoben werden. Bei seinem Ausgange soll es die schon von Alters her festgesetzte und auch gegenwärtig beibe-

haltene Abgabe von Drei vom Hundert entrichten. Es verſteht ſich jedoch, daß jeder Artikel, welcher an dem Verſchiffungsorte für die Ausfuhr gekauft iſt und bereits bei ſeinem Eingange die innere Abgabe entrichtet hat, ferner nur der urſprünglichen Abgabe von Drei vom Hundert unterworfen ſein ſoll.

Artikel V.

Jedes Erzeugniß des Bodens oder der Induſtrie von Preußen oder von den übrigen Staaten des Handels- und Zoll-Vereins, und alle Waaren jedweder Art, welche zu Lande oder zu Waſſer aus anderen Ländern durch Preußiſche oder durch Unterthanen der übrigen Staaten des genannten Vereins eingeführt werden, ſollen in allen Theilen des Ottomaniſchen Reiches, ohne irgend eine Ausnahme, gegen eine Abgabe von Drei vom Hundert, nach dem Werthe dieſer Artikel berechnet, zugelaſſen werden.

An Stelle aller Abgaben des inneren Verkehrs, welche gegenwärtig von den genannten Waaren erhoben werden, ſoll der Preußiſche Kaufmann oder der Kaufmann aus den übrigen Staaten des Vereins, welcher ſie einführt, ſei es, daß er ſolche am Orte der Ankunft verkauft, oder daß er dieſelben in das Innere verſendet, um ſie dort zu verkaufen, eine anderweite Abgabe von Zwei vom Hundert entrichten. Wenn in der Folge dieſe Waaren im Innern oder nach Außen wieder verkauft werden, ſo ſoll keine mehrere Abgabe, weder von dem Verkäufer noch von dem Käufer, noch von demjenigen, welcher, nachdem er dieſelben gekauft, ſolche in das Ausland zu verſenden wünſcht, verlangt werden.

Die Waaren, welche den alten Eingangszoll von Drei vom Hundert in einem Hafen entrichtet haben, ſollen frei von jeder Abgabe nach einem anderen Hafen gebracht werden dürfen, und erſt dann, wenn dieſelben dort verkauft oder von dort nach dem Innern des Landes gebracht werden, ſoll die anderweite Abgabe von Zwei vom Hundert entrichtet werden.

Es verſteht ſich, daß die Regierungen Seiner Majeſtät des Königs von Preußen und der übrigen Mitglieder des Handels- und Zoll-Vereins nicht beabſichtigen, ſei es durch dieſen oder durch irgend einen anderen Artikel des gegenwärtigen Vertrages, Sich etwas anderes als was aus dem natürlichen und beſtimmten Sinne der gewählten Ausdrücke folgt, zu bedingen, oder in irgend einer Weiſe die Regierung Seiner Majeſtät des Kaiſers der Türkei in der Ausübung Ihrer Rechte der inneren Verwaltung zu beſchränken, in ſo weit als dieſe Rechte nicht die Verabredungen der alten Verträge oder die durch die gegenwärtige Uebereinkunft den Preußiſchen und den Unterthanen der übrigen Staaten des Vereins und Ihrem Eigenthume bewilligten Privilegien offenbar verletzen werden.

Artikel VI.

Die Preußiſchen Unterthanen und die der übrigen Staaten des Handels- und Zoll-Vereins, oder ihre Rechtsnachfolger ſollen in allen Theilen des Ottomaniſchen Reiches mit den von fremden Ländern eingeführten Waaren frei Handel treiben dürfen; und wenn dieſe Waaren bei ihrem Eintritt nur die Eingangs-Abgabe entrichtet haben, ſo ſoll dem Preußiſchen Kaufmann, oder dem Kaufmann der übrigen Vereins-Staaten oder ſeinem Rechtsnachfolger frei ſtehen, damit zu handeln, wenn er die anderweite Abgabe von Zwei vom Hundert entrichtet, welcher er für den Verkauf der eigenen von ihm ſelbſt eingeführten Waaren, oder für deren Verſendung nach dem Innern in der Abſicht, ſolche dort zu verkaufen, unterworfen ſein würde. Nach Zahlung dieſer Abgabe ſollen die Waaren frei von jeder anderen Abgabe ſein, welche fernere Beſtimmung auch den Waaren gegeben werden mag.

Artikel VII.

Keine Abgabe irgend einer Art ſoll von den Erzeugniſſen des Bodens oder der Induſtrie der Staaten von Preußen und den übrigen Mitgliedern des Handels- und Zoll-Vereins, noch von den Ihren Unterthanen gehörigen und von dem Boden oder der Induſtrie eines anderen fremden Landes kommenden Waaren voraus erhoben werden, wenn dieſe beiden Gattungen von Waaren die Meerengen der Dardanellen, des Bosporus oder des Schwarzen Meeres paſſiren, ſei es, daß jene Waaren durch dieſe Meerengen auf denjenigen Schiffen paſſiren, in welchen dieſelben ſich bis dahin befunden haben, oder daß dieſelben auf andere Schiffe umgeladen, oder vor dem anderweiten Verkaufe für eine beſtimmte Zeit an das Land geſetzt werden, um an Bord anderer Schiffe gebracht zu werden und ihre Reiſe fortzuſetzen.

Alle Waaren, welche in die Turkei eingeführt werden, um nach anderen Ländern gebracht zu werden, oder welche in den Händen des Einführenden bleiben und von dieſem nach anderen Ländern verſendet werden, um dort verkauft zu werden, ſollen nur die erſte Eingangs-Abgabe von Drei vom Hundert entrichten, ohne daß man dieſelben unter irgend einem Vorwande anderen Abgaben unterwerfen darf.

Artikel VIII.

Die von den Preußiſchen Handelsſchiffen bei ihrer Durchfuhr durch die Dardanellen und durch den Bosporus nachgeſuchten Fermans ſollen ihnen ſtets in der Weiſe behändigt werden, daß daraus ſo wenig Aufenthalt wie möglich entſteht.

Artikel IX.

Die Hohe Pforte genehmigt, daß die in Folge gegenwärtiger Uebereinkunft erlaſſenen Verordnungen in allen Theilen des Ottomaniſchen Reiches, das heißt, in den in Europa und Aſien belegenen Beſitzungen Seiner Kaiſerlichen Majeſtät des Sultans, in Egypten und

in den übrigen der Hohen Pforte gehörigen Theilen von Afrika in Ausführung kommen, und daß selbige auf alle Klassen Ottomanischer Unterthanen Anwendung finden.

Artikel X.

In Gemäßheit der zwischen Preußen und der Hohen Pforte bestehenden Gewohnheit, und um jeder Schwierigkeit und jeder Verzögerung bei Schätzung des Werthes der von den Preußischen Unterthanen in die Türkei eingeführten oder aus den Ottomanischen Staaten ausgeführten Gegenstände vorzubeugen, sind alle vierzehn Jahre in der Kenntniß des Handels beider Länder erfahrene Kommissarien ernannt worden, um durch einen Tarif den Betrag an Gelde in der Münze des Großherrn festzustellen, welcher als Abgabe von Drei vom Hundert von dem Werthe jedes Gegenstandes gezahlt werden soll. Da nun der Zeitraum der vierzehn Jahre, während welcher der letzte Tarif in Kraft sein sollte, abgelaufen ist, und schon vor einiger Zeit Kommissarien zur Feststellung eines neuen Tarifs ernannt worden sind, so ist man übereingekommen, daß der Tarif, über welchen dieselben sich einigen werden, für die Preußischen Unterthanen und für die der übrigen zum Handels- und Zoll-Vereine gehörigen Staaten, sieben Jahre hindurch, vom Tage der Feststellung an gerechnet, in Kraft bleiben soll. Nach dieser Zeit soll jeder der Hohen kontrahirenden Theile das Recht haben, auf eine Revision des Tarifs anzutragen; wenn aber während der sechs Monate, welche dem Ablaufe der sieben ersten Jahre folgen, weder der eine noch der andere Theil von dieser Erlaubniß Gebrauch macht, so soll der Tarif ferner auf sieben andere Jahre in gesetzlicher Kraft bleiben, von dem Tage an gerechnet, wo die ersten abgelaufen sind, und eben dasselbe soll am Ende jeder folgenden Periode von sieben Jahren Statt finden.

Schluß.

Die gegenwärtige Uebereinkunft soll sofort zur Ratifikation aller betheiligten Regierungen vorgelegt, und die Ratifikations-Urkunden sollen binnen vier Monaten von heut ab, oder, wenn es sein kann, noch früher zu Konstantinopel ausgewechselt werden. Dieselbe soll sofort nach Auswechselung der Ratifikations-Urkunden publicirt und in Ausführung gebracht werden.

Geschehen zu Konstantinopel, den $\frac{\text{zehnten}}{\text{zwei und zwanzigsten}}$ Oktober Ein Tausend Acht Hundert und Vierzig (und der Hedschra den sechs und zwanzigsten Schaban Ein Tausend Zwei Hundert Sechs und Funfzig).

Dieser Handels-Vertrag ist ratifizirt, und die Ratifikations-Urkunden sind am 29. Mai 1841 zu Konstantinopel ausgewechselt worden.

Nr. 17.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwiſchen Seiner Majeſtät dem Könige von Preußen und Ihrer Majeſtät der Königin von Portugal und Algarvien. Vom 20. Februar 1844, ratificirt den 6. Juni 1844.

Seine Majeſtät der König von Preußen und Ihre Majeſtät die Königin von Portugal und Algarvien, gleichmäßig von dem Wunſche beſeelt, die Bande der Freundſchaft, welche die beiden Kronen verbinden, enger zu knüpfen, und die Handels-Verbindungen zwiſchen Ihren beiderſeitigen Staaten und Unterthanen zu erweitern, ſind übereingekommen, einen Handels- und Schiffahrts-Vertrag abzuſchließen, und haben zu dieſem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche, nachdem ſie ſich ihre Vollmachten mitgetheilt und ſolche in guter und gehöriger Form befunden haben, über die folgenden Artikel übereingekommen ſind.

Artikel I.

Es ſoll gegenſeitige Freiheit des Handels und der Schiffahrt zwiſchen den Staaten Seiner Majeſtät des Königs von Preußen und denen Ihrer Allergetreueſten Majeſtät beſtehen. Den Unterthanen eines jeden der beiden Hohen kontrahirenden Theile ſoll es geſtattet ſein, ſich nach den Häfen, Plätzen und Flüſſen der Gebiete des anderen Theiles, überall wo der fremde Handel erlaubt iſt oder in Zukunft erlaubt ſein wird, zu begeben. Sie ſollen in jedem Theile der gedachten Gebiete ſich aufhalten und Wohnſitz nehmen dürfen, um dort ihre Geſchäfte zu beſorgen, und ſie ſollen zu dieſem Behufe derſelben Sicherheit und deſſelben Schutzes wie die Nationalen genießen, dagegen aber auch dieſelben Abgaben entrichten, und ſich den Geſetzen und Verordnungen des Landes, ſo wie den auf den Verkehr bezüglichen Reglements, welche daſelbſt beſtehen oder in Zukunft erlaſſen werden, unterwerfen.

Artikel II.

Die Preußiſchen und Portugieſiſchen Schiffe, welche, woher es auch ſei, mit Ballaſt oder mit Ladung, in die Häfen des anderen der Hohen kontrahirenden Theile einlaufen, ſollen daſelbſt ſowohl bei ihrer Ankunft als auch während ihres Aufenthalts und bei ihrem Ausgange, hinſichtlich der Hafen-, Tonnen-, Leuchtthurms- und Lootſengelder, ſo wie hinſichtlich der Gebühren der öffentlichen Beamten, und in Betreff aller anderen Abgaben oder Laſten irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder irgend welcher Privat-Anſtalten erhoben werden, auf eben dem Fuße, wie die von demſelben Orte kommenden Nationalſchiffe behandelt werden.

Artikel III.

Es ſollen als Preußiſche oder Portugieſiſche Schiffe diejenigen angeſehen werden, welche als ſolche in dem Staate, welchem ſie angehören, nach Maaßgabe der beſtehenden Geſetze und Reglements anerkannt werden. Die Hohen kontrahirenden Theile behalten ſich vor, Erklärungen auszuwechſeln, welche eine deutliche und beſtimmte Bezeichnung der Papiere und Dokumente enthalten, womit, ihren Anordnungen gemäß, ihre Schiffe verſehen ſein müſſen. Wenn nach dieſer, ſpäteſtens drei Monate nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrags vorzunehmenden Auswechſelung, einer der Hohen kontrahirenden Theile ſich in dem Falle befinden ſollte, ſeine in Beziehung hierauf beſtehenden Vorſchriften abzuändern oder zu modifiziren, ſo ſoll dem anderen Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

Artikel IV.

Auf die Einfuhr der Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes des Königreichs Preußen in das Königreich Portugal, und auf die Einfuhr der Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes des Königreichs Portugal und ſeiner Gebietstheile und Beſitzungen in das Königreich Preußen, ſollen weder andere noch höhere Abgaben gelegt werden, als diejenigen, welche auf dieſelben Artikel, wenn ſie Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes irgend eines anderen fremden Landes ſind, gelegt ſind oder gelegt werden möchten.

Derſelbe Grundſatz ſoll in Betreff der Abgaben von der Ausfuhr beobachtet werden.

Die Hohen kontrahirenden Theile verpflichten ſich, weder die Einfuhr irgend eines Artikels, welcher das Erzeugniß des Bodens oder des Kunſtfleißes des anderen Landes iſt, noch die Ausfuhr irgend eines Handels-Artikels nach dem anderen Lande, mit einem Verbote zu belegen, wenn nicht dieſelben Verbote ſich gleichmäßig auf alle fremde Staaten erſtrecken.

Die Ausfuhr von Salz aus dem Hafen von Setubal ſoll auch ferner den daſelbſt beſtehenden beſonderen Reglements unterworfen bleiben.

Artikel V.

Alle Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes des Königreichs Preußen, welche auf direktem Wege und auf Preußiſchen Schiffen aus den Häfen dieſes Königreichs in die Häfen des Königreichs Portugal, mit Einſchluß der Inſeln Madeira und Porto-Santo und der Azoren, ſo wie alle Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes des Königreichs Portugal und ſeiner Gebietstheile und Beſitzungen, welche auf direktem Wege und auf Portugieſiſchen Schiffen in die Preußiſchen Häfen eingeführt werden, ſollen in den beiderſeitigen Häfen weder andere noch höhere Eingangs- oder Durchgangs-Abgaben entrichten, als

wenn die Einfuhr derſelben Erzeugniſſe unter der National-Flagge oder unter der Flagge der begünſtigteſten Nation Statt fände.

Artikel VI.

Waaren, welche nicht inländiſche Erzeugniſſe ſind, ſollen auf direktem Wege aus den Häfen des Königreichs Preußen unter Preußiſcher Flagge in die Häfen des Königreichs Portugal, mit Einſchluß der Inſeln Madeira und Porto-Santo und der Azoren, und umgekehrt aus den Portugieſiſchen Häfen unter der National-Flagge in die Preußiſchen Häfen, in derſelben Weiſe und unter denſelben Bedingungen eingeführt werden dürfen, unter welchen den Schiffen der begünſtigteſten Nation geſtattet iſt, fremde Erzeugniſſe auf direktem Wege aus den Häfen des Staates, welchem ſie angehören, in die Häfen des anderen der kontrahirenden Theile einzuführen.

Artikel VII.

Die Erzeugniſſe und anderen Handelsgegenſtände irgend einer Art, welche geſetzlich aus den Häfen der Hohen kontrahirenden Theile auf Nationalſchiffen ausgeführt oder wieder ausgeführt werden dürfen, ſollen in gleicher Weiſe von dort auf Schiffen des anderen Theils ausgeführt oder wieder ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Laſten zu tragen, als wenn die Ausfuhr oder Wiederausfuhr derſelben Gegenſtände auf Nationalſchiffen erfolgte.

Artikel VIII.

Die Prämien, Abgabenerſtattungen oder andere Begünſtigungen dieſer Art, welche in dem Gebiete des einen der Hohen kontrahirenden Theile der Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalſchiffen bewilligt werden, ſollen in derſelben Weiſe bewilligt werden, wenn die Einfuhr auf direktem Wege zwiſchen den beiden Staaten (Artikel V.), oder die Ausfuhr (Artikel VII.), auf Schiffen des anderen Staats erfolgt.

Artikel IX.

In Betracht, daß die an den Mündungen der Maas, der Ems, der Weſer und der Elbe gelegenen Häfen, mit Rückſicht auf die geographiſche Lage des Königreichs Preußen, der Zahl der für ſeine Einfuhr und Ausfuhr wichtigſten Wege beigerechnet werden müſſen, ſind die Hohen kontrahirenden Theile übereingekommen, dieſe Häfen den Preußiſchen Häfen in Allem, was auf die gegenſeitige Einfuhr der beiden Länder Bezug hat, gleichzuſtellen. Demgemäß ſollen die Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes Preußens, welche auf Preußiſchen Schiffen in den gedachten Häfen oder auch in den Häfen an den Mündungen irgend eines anderen Fluſſes zwiſchen der Maas und der Elbe, in welchen ſich ein die Preußiſchen Staaten berührender ſchiffbarer Fluß ergießt, verladen und auf direktem Wege in die Portugieſiſchen Häfen eingeführt werden, dort genau ebenſo zugelaſſen und behandelt werden, als wenn ſie auf direktem Wege aus einem Preu-

ßiſchen Hafen und unter Preußiſcher Flagge kämen. Gegentheilig ſollen die Erzeugniſſe Portugals und ſeiner Gebietstheile und Beſitzungen, welche unter Portugieſiſcher Flagge in die gedachten Häfen eingeführt werden, bei ihrer demnächſtigen Einfuhr in Preußen auf den gedachten Flußwegen ebenſo behandelt werden, als wenn ſie auf direktem Wege auf Portugieſiſchen Schiffen in einen Preußiſchen Hafen eingeführt wären.

Ueberdies bewilligen Seine Majeſtät der König von Preußen, die Portugieſiſchen Schiffe und deren Ladungen, wenn ſie aus den gedachten Häfen in Preußiſche Häfen eingehen, ebenſo behandeln zu laſſen, als wenn ſie auf direktem Wege aus einem Portugieſiſchen Hafen gekommen wären.

Man iſt dahin einverſtanden, daß die Gleichſtellung der in dieſem Artikel gedachten fremden Häfen mit den Preußiſchen Häfen nur unter der Bedingung wird Statt finden können, daß in jenen Häfen die Portugieſiſchen Schiffe, welche von Portugieſiſchen Häfen kommen oder dorthin gehen, nicht weniger günſtig als die Preußiſchen Schiffe werden behandelt werden.

Artikel X.

Die Erzeugniſſe, welche aus den Preußiſchen oder aus den im vorhergehenden Artikel gedachten fremden Häfen kommen, ſollen von Urſprungszeugniſſen begleitet ſein, welche von den kompetenten Preußiſchen Behörden oder von den Portugieſiſchen Conſuln oder Conſular-Agenten verabfolgt werden.

Artikel XI.

Was den indirekten Einfuhrhandel betrifft, ſo ſollen die Ladungen, welche auf Preußiſchen Schiffen aus fremden Häfen in die Häfen Portugals, mit Einſchluß der Inſeln Madeira und Porto-Santo und der Azoren, eingeführt werden, und gegentheilig die Ladungen, welche auf Portugieſiſchen Schiffen aus fremden Häfen in die Häfen Preußens eingefuhrt werden, in dieſen Häfen auf dem Fuße der begünſtigteſten Nation zugelaſſen und behandelt werden. Die Einfuhr von Erzeugniſſen und Waaren aus Aſien in die Häfen von Portugal ſoll den beſtehenden Geſetzen und Reglements unterworfen bleiben.

Ueber die Zulaſſung und Behandlung der Preußiſchen Schiffe in den Portugieſiſchen Kolonien behalten die Hohen kontrahirenden Theile ſich vor, in beſondere Unterhandlungen zu treten.

Artikel XII.

Die Hohen kontrahirenden Theile ſind übereingekommen, daß keiner von ihnen in Zukunft anderen Nationen in Beziehung auf den Handel und die Schiffahrt irgend welche Privilegien, noch irgend welche Begünſtigungen oder Befreiungen gewähren will, welche nicht ebenfalls und ſofort auch auf die Unterthanen des anderen Theiles in Anwen-

dung gesetzt würden, und zwar unentgeltlich, wenn die Bewilligung unentgeltlich geschehen ist, oder, wenn letztere gegen ein Aequivalent Statt gehabt hat, gegen Gewährung desselben Aequivalents, oder, in dessen Ermangelung, einer billigen und angemessenen Vergeltung.

Insbesondere ist man darüber einverstanden, daß in dem Falle, wo die eine der beiden Regierungen einem anderen Staate in Folge eines Handelsvertrages oder einer besonderen Uebereinkunft, und zur Vergeltung gewisser von diesem anderen Staate gewährten Abgabenermäßigungen, Vortheile oder Begünstigungen, auch ihrerseits Ermäßigungen der Abgaben auf dessen Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes bewilligen, oder demselben andere Vortheile oder besondere Begünstigungen in Beziehung auf Handel und Schiffahrt zugestehen sollte, die andere der beiden Regierungen dieselben Vortheile und Erleichterungen nur dann für den Handel und die Schiffahrt ihrer Unterthanen soll in Anspruch nehmen können, wenn sie, in Ermangelung gleicher Vortheile von derselben Art und Ausdehnung, Aequivalente und Vergeltungen anbietet, welche durch ein besonderes Uebereinkommen zwischen den beiden Regierungen gehörig festzustellen sein würden.

Artikel XIII.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages sollen auf die Küstenschiffahrt zwischen den Häfen eines jeden der beiden Länder keine Anwendung finden, indem diese Art des Verkehrs den National-Schiffen vorbehalten bleibt.

Man hat sich aber darüber verständigt, daß es den Schiffen des einen der Hohen kontrahirenden Theile, nachdem sie in die Häfen des anderen eingelaufen sind, freistehen soll, nur einen Theil ihrer Ladung zu löschen, und mit dem Ueberreste frei wieder abzugehen, um sich entweder nach einem anderen Hafen desselben Landes oder anders wohin zu begeben, ohne andere oder höhere Abgaben zu entrichten, als die National-Schiffe in demselben Falle zu entrichten gehabt haben würden.

Artikel XIV.

In dem Falle, daß ein Schiff des einen der Hohen kontrahirenden Theile an den Küsten oder in einem Hafen des anderen Strandung oder Schiffbruch erlitten haben sollte, wird dem Kapitain und der Mannschaft, sowohl für ihre Personen als auch für das Schiff und dessen Ladung alle mögliche Hülfe und Beistand geleistet werden.

Die geborgenen Gegenstände sollen erforderlichen Falls unter die Aufsicht der kompetenten Behörden gestellt, und dem Berechtigten zurückgegeben werden, nachdem die Bergungs- und andere Kosten berichtigt sind, welche nicht höher sein sollen, als diejenigen, denen die National-Schiffe in gleichem Falle unterworfen sein würden. Es sollen davon keine Abgaben erhoben werden, insofern die fraglichen Gegenstände nicht zum Verbrauche im Lande bestimmt sind.

Artikel XV.

Jedes einem Unterthanen der kontrahirenden Theile angehörende Handelsschiff, welches in einem Hafen des anderen Theiles im Nothfalle einläuft, soll daselbst von allen Hafen- oder Schiffahrts-Abgaben frei sein, wenn die Ursachen, welche das Einlaufen in den Hafen nothwendig gemacht haben, wirklich vorhanden und dargethan sind, vorausgesetzt, daß das Schiff in dem Nothhafen keine Handels-Operation durch Einladung oder Löschung von Waaren vornimmt, — wobei indeß die zum Zwecke der Ausbesserung des Schiffes erforderlichen Löschungen und Wieder-Einladungen nicht als eine Handels-Operation betrachtet werden sollen, wodurch die Entrichtung von Abgaben veranlaßt würde, — und daß dasselbe seinen Aufenthalt in dem Hafen nicht über die nach den Umständen nothwendige Zeit hinaus verlängert.

Artikel XVI.

Ein jeder der Hohen kontrahirenden Theile gesteht dem anderen die Befugniß zu, in seinen Häfen und Handelsplätzen General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten zu haben, behält sich jedoch das Recht vor, von dieser Befugniß nach seinem Ermessen einen oder den anderen Ort auszunehmen.

Die gedachten Consular-Agenten jeder Klasse sollen, sobald sie von ihren respektiven Regierungen in gehöriger Form ernannt sind und das Exequatur von derjenigen Regierung, in deren Gebiete sie residiren sollen, erhalten haben, daselbst sowohl für ihre Personen als auch hinsichtlich ihrer Amtsverrichtungen derselben Privilegien, wie die derselben Klasse angehörenden Consular-Agenten der begünstigtesten Nation, genießen.

Artikel XVII.

Die gedachten General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten sollen befugt sein, zum Zwecke der Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteurs von den Kriegs- und Handelsschiffen ihres Landes den Beistand der Ortsbehörden anzurufen; sie werden sich in dieser Hinsicht an die kompetenten Gerichtshöfe, Richter und Beamten wenden, und die in Rede stehenden Deserteurs schriftlich reklamiren, wobei sie durch Mittheilung der Schiffsregister oder Musterrollen, oder durch andere amtliche Dokumente den Beweis zu führen haben, daß diese Individuen zur Mannschaft des betreffenden Schiffes gehört haben; auf die in solcher Weise gerechtfertigte Reklamation soll die Auslieferung bewilligt werden.

Wenn dergleichen Deserteurs ergriffen sind, sollen sie zur Disposition der gedachten General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten gestellt, auch können sie auf Requisition und Kosten des reklamirenden Theils in den Gefängnissen des Landes festgehalten

werden, um demnächst den Schiffen, denen sie angehören, oder anderen Schiffen derselben Nation zugesendet zu werden. Würde aber diese Zurücksendung nicht innerhalb zweier Monate vom Tage ihrer Verhaftung an erfolgen, so sollen sie in Freiheit gesetzt und wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden.

Es versteht sich jedoch, daß, wenn der Deserteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben sollte, seine Auslieferung ausgesetzt werden darf, bis der Gerichtshof, bei welchem die Sache anhängig ist, sein Urtheil ausgesprochen haben und dieses Urtheil vollstreckt sein wird.

Artikel XVIII.

Die Unterthanen eines jeden der Hohen kontrahirenden Theile, welche in dem Gebiete des anderen Theiles jetzt oder in Zukunft Erbschaften zu erheben haben, oder welche ihr Eigenthum oder Effekten irgend einer Art von dort herausziehen wollen, sollen keine anderen Abgaben, Lasten oder Auflagen entrichten, als solche, welche unter gleichen Umständen von den Nationalen zu entrichten sein würden.

Artikel XIX.

Ihre Allergetreueste Majestät erklären, bereit zu sein, die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages (mit Ausnahme jedoch derjenigen, welche die Schiffahrt und den Seehandel betreffen, und sonach nur auf die Beziehungen zwischen Preußen und Portugal Anwendung finden können) auch auf diejenigen Staaten des deutschen Zollvereins anzuwenden, welche etwa den Wunsch zu erkennen geben werden, mit Portugal in das Verhältniß der Reziprozität zu treten.

Artikel XX.

Der gegenwärtige Vertrag soll bis zum 1. Januar 1848 in Kraft bleiben. Wenn der eine der Hohen kontrahirenden Theile nicht dem anderen seine Absicht, die Wirksamkeit des Vertrages aufhören zu lassen, mittelst einer offiziellen Erklärung sechs Monate vor dem 1. Januar 1848 angezeigt haben sollte, so wird der Vertrag noch bis zum 1. Januar 1854 verbindlich bleiben. Von dem 1. Januar 1854 an soll derselbe seine Rechtsbeständigkeit nicht anders verlieren, als zwölf Monate nachdem der eine der Hohen kontrahirenden Theile dem anderen seine Absicht erklärt haben wird, ihn nicht ferner aufrecht halten zu wollen.

Artikel XXI.

Der gegenwärtige Vertrag wird von den Hohen kontrahirenden Theilen ratifizirt, und die Ratifikationen desselben sollen zu Berlin binnen drei Monaten nach der Unterzeichnung oder wo möglich noch früher ausgewechselt werden.

Zur Urkunde deſſen haben die beiderſeitigen Bevollmächtigten den Vertrag unterzeichnet und ihre Siegel beigefügt.

So geſchehen zu Berlin, den zwanzigſten Februar Eintauſend acht hundert und vier und vierzig.

(gez.) Bülow. (L. S.) Renduffe. (L. S.)

Der vorſtehende Vertrag iſt ratifizirt und die Ratifikations-Urkunden ſind am 6. Juni 1844 zu Berlin ausgewechſelt worden.

Nr. 18.

Handels- und Schiffahrtsvertrag zwiſchen dem Deutſchen Zoll- und Handelsvereine einerſeits und Belgien andererſeits. Vom 1. September 1844.

Im Namen der hochheiligen Dreieinigkeit.

Seine Majeſtät der König von Preußen, ſowohl für Sich und in Vertretung der Ihrem Zoll- und Steuer-Syſteme näher angeſchloſſenen ſouverainen Länder und Landestheile, nämlich des Großherzogthums Luxemburg, der Großherzoglich Mecklenburgiſchen Enklaven Roſſow, Retzeband und Schönberg, des Großherzoglich Oldenburgiſchen Fürſtenthums Birkenfeld, der Herzogthümer Anhalt-Cöthen, Anhalt-Deſſau und Anhalt-Bernburg, der Fürſtenthümer Waldeck und Pyrmont, des Fürſtenthums Lippe, und des Landgräflich Heſſiſchen Oberamts Meißenheim, als auch im Namen der übrigen Mitglieder des Deutſchen Zoll- und Handels-Vereins, nämlich der Krone Bayern, der Krone Sachſen, und der Krone Württemberg, zugleich die Fürſtenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen vertretend, des Großherzogthums Baden, des Kurfürſtenthums Heſſen, des Großherzogthums Heſſen, zugleich das Landgräflich Heſſiſche Amt Homburg vertretend, der den Thüringſchen Zoll- und Handels-Verein bildenden Staaten, — namentlich des Großherzogthums Sachſen, der Herzogthümer Sachſen-Meiningen, Sachſen-Altenburg und Sachſen-Coburg und Gotha, und der Fürſtenthümer Schwarzburg-Rudolſtadt und Schwarzburg-Sondershauſen, Reuß-Greitz, Reuß-Schleitz und Reuß-Lobenſtein und Ebersdorf, — des Herzogthums Braunſchweig, des Herzogthums Naſſau und der freien Stadt Frankfurt einerſeits, und

Seine Majeſtät der König der Belgier andererſeits,

gleichmäßig von dem Wunſche beſeelt, unverzüglich zwiſchen dem Zoll-

vereine und Belgien einen Ihren gegenseitigen Handelsinteressen entsprechenden Zustand einzurichten und ihre Schiffahrts- und Handelsbeziehungen auf dauernden Grundlagen zu bestellen, indem Sie Sich vorbehalten, dieselben durch neue wechselseitige Begünstigungen zu erweitern, sind übereingekommen, zu dem Zwecke in Unterhandlung zu treten, und haben zu Ihren Bevollmächtigten ernannt: . . . . .
welche, nachdem sie ihre Vollmachten ausgewechselt und dieselben in guter und gehöriger Form befunden haben, über die folgenden Artikel übereingekommen sind.

Artikel 1.

Die Schiffe Preußens oder eines der übrigen Staaten des Zollvereins, welche mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen Belgiens eingehen oder von dort ausgehen werden, und umgekehrt die Belgischen Schiffe, welche mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen Preußens oder in einen der Häfen der übrigen Staaten des Zollvereins eingehen oder von dort ausgehen werden, welches auch der Ort ihrer Herkunft oder ihrer Bestimmung sei, sollen keinen Tonnen-, Flaggen-, Hafen-, Baken-, Lootsen-, Anker-, Schlepp-, Leuchtthurms-, Schleusen-, Kanal-, Quarantaine-, Bergungs-, Mäkler-, Entrepotgeldern noch anderen Zöllen oder Abgaben, welcher Art oder Benennung es sei, die im Namen und zum Vortheil der Regierung, öffentlicher Beamten, Ortsverwaltungen oder Anstalten irgend einer Art zur Erhebung kommen, unterworfen werden, als denen, welche für Nationalschiffe bei dem Eingange und während ihres Aufenthalts in diesen Häfen, oder bei ihrem Ausgange gegenwärtig bestehen oder in der Folge eingeführt werden können.

Artikel 2.

In Allem, was das Aufstellen der Schiffe, ihr Ein- und Ausladen in den Häfen, Rheden, Plätzen und Bassins betrifft, und überhaupt in Hinsicht aller Förmlichkeiten und sonstiger Bestimmungen, welchen die Handelsschiffe, ihre Mannschaft und ihre Ladung unterworfen werden können, ist man gleichmäßig übereingekommen, daß den Nationalschiffen kein Privilegium oder Vorzug zugestanden werden soll, welcher nicht auf dieselbe Weise den Schiffen des anderen Theils zukommen würde, indem der Wille der beiden Hohen vertragenden Theile dahin geht, daß auch in dieser Beziehung ihre Schiffe auf dem Fuße einer völligen Gleichstellung behandelt werden sollen.

Artikel 3.

Die Erstattung des Zolles, welchen die Regierung der Niederlande von der Schiffahrt der Schelde in Folge des dritten Paragraphen des neunten Artikels des Vertrages vom neunzehnten April eintausend acht hundert neun und dreizig erhebt, wird den Schiffen der Staaten des Zollvereins von Belgien zugesichert.

Artikel 4.

Alle Erzeugniſſe und andere Gegenſtände des Handels, deren Einfuhr oder Ausfuhr geſetzlich in die Staaten der Hohen vertragenden Theile auf Nationalſchiffen wird ſtattfinden können, ſollen in gleicher Weiſe auf Schiffen des anderen vertragenden Theils dorthin eingeführt oder von dort ausgeführt werden können.

Die Waaren, welche auf Schiffen des einen oder des anderen Theils in die Häfen des Zollvereins und Belgiens eingeführt werden, ſollen dort zum Verbrauch, zum Tranſit, oder zur Wiederausfuhr beſtimmt, oder endlich nach dem Belieben des Eigenthümers oder ſeiner Machthaber, in Entrepot gebracht werden können, ganz unter denſelben Bedingungen und ohne größeren Magazinsgebühren, Bewachungs- oder ſonſtigen Koſten dieſer Art unterworfen zu werden, als denjenigen, welchen die auf Nationalſchiffen angebrachten Waaren unterliegen.

Artikel 5.

Die Waaren jeder Art ohne Unterſchied des Urſprungs, welche direkt aus den Häfen des Zollvereins in die Häfen Belgiens auf Schiffen eines der Staaten des Zollvereins, eben ſo die Waaren, welche direkt aus den Häfen Belgiens in die Häfen des Zollvereins auf Belgiſchen Schiffen eingeführt werden, ſollen in den beiderſeitigen Häfen weder andere noch höhere Eingangs- oder Ausgangsabgaben entrichten, auch keinen anderen Förmlichkeiten unterworfen werden, als wenn die Einfuhr auf Nationalſchiffen erfolgte.

Auf gleiche Weiſe ſollen die Waaren jeder Art behandelt werden, welche aus den Häfen Belgiens auf Schiffen des Zollvereins oder aus den Häfen des Zollvereins auf Belgiſchen Schiffen, wohin auch die Beſtimmung derſelben ſein möge, ausgeführt werden.

Separat-Artikel.

Während die Ladungen der Schiffe des Zollvereins, welche in direkter Fahrt nach Belgien kommen, Differentialzöllen unterworfen ſind, ſollen die Belgiſchen Schiffe, welche in die Häfen des Zollvereins Ladungen einführen, die weder in einem Hafen des Zollvereins noch in einem Hafen Belgiens geladen ſind, eine außerordentliche Flaggenabgabe entrichten, welche die Hälfte des gegenwärtigen Satzes dieſer Abgabe nicht überſteigen wird.

Dieſe Beſtimmung ſoll bis zum erſten Januar eintauſend achthundert acht und vierzig und über dieſen Zeitpunkt hinaus für die ganze Dauer des gegenwärtigen Vertrages in Kraft bleiben, wenn nicht zu dem genannten Zeitpunkte der eine oder der andere der Hohen vertragenden Theile eine allgemeine Veränderung in dem Syſteme ſeiner Schiffahrtsgeſetzgebung einführt.

In letzterem Falle werden die Hohen vertragenden Theile ſich verſtändigen, um die Beſtimmung des erſten Abſatzes des gegenwärtigen

Artikels mit den etwa einzuführenden Modifikationen in Uebereinſtimmung zu ſetzen.

Artikel 6.

Die Erzeugniſſe des Bodens und des Gewerbfleißes des Zollvereins, welche in den Häfen an den Mündungen der Ströme von der Elbe bis zur Maas, dieſe beiden Ströme einbegriffen, auf Schiffen des Zollvereins geladen und direkt in die Belgiſchen Häfen eingeführt werden, ſollen in letzteren eben ſo behandelt werden, als wenn ſie direkt aus einem Hafen des Zollvereins kämen.

Deſſen in Erwiederung ſollen die Erzeugniſſe des Bodens und des Gewerbfleißes Belgiens, welche in den Häfen der Maas auf Belgiſchen Schiffen geladen und direkt in den Häfen des Zollvereins eingeführt werden, in letzteren eben ſo behandelt werden, als wenn ſie direkt aus einem Belgiſchen Hafen kämen.

Ueberdies ſollen die Erzeugniſſe des Bodens und des Gewerbfleißes des Zollvereins, welche auf Schiffen des Zollvereins entweder direkt oder aus den, den Häfen des Zollvereins gleichgeſtellten und im erſten Abſatze bezeichneten Häfen nach den, den Belgiſchen Häfen gleichgeſtellten und im zweiten Abſatze bezeichneten Häfen gebracht werden, bei ihrer demnächſtigen Einfuhr in Belgien eben ſo behandelt werden, als wenn ſie direkt und auf einem Schiffe des Zollvereins in einen Belgiſchen Hafen eingeführt wären; und gleicherweiſe ſollen die Erzeugniſſe des Bodens und des Gewerbfleißes Belgiens, welche auf Belgiſchen Schiffen entweder direkt oder aus den gleichgeſtellten Häfen der Maas in die gleichgeſtellten Häfen von der Elbe bis zur Maas angebracht werden, bei ihrer demnächſtigen Einfuhr in den Zollverein ebenſo behandelt werden, als wenn ſie direkt und auf einem Belgiſchen Schiffe in einen Hafen des Zollvereins eingeführt wären.

Die beiden Hohen vertragenden Theile behalten ſich vor, die zur Feſtſtellung des Urſprungs der Waaren erforderlichen Beweiſe, in ſo weit dieſe Beweiſe nöthig ſein ſollten, durch gemeinſame Abrede feſtzuſtellen.

Artikel 7.

Die Prämienzollvergütungen oder andere Begünſtigungen dieſer Art, welche in den Staaten eines der beiden Hohen vertragenden Theile den Nationalſchiffen oder deren Ladungen bewilligt ſind, oder bewilligt werden könnten, ſollen in gleicher Weiſe ſowohl den Schiffen des anderen Theils als auch den Waaren bewilligt werden, welche direkt auf Schiffen des einen oder des anderen Theiles von dem einen Lande nach dem anderen eingeführt, oder, wohin auch die Beſtimmung derſelben ſein möge, ausgeführt werden.

Eine Ausnahme jedoch hiervon und von den Beſtimmungen des erſten und vierten Artikels ſoll in Betreff der Begünſtigungen Statt

finden, deren die Erzeugniſſe der Nationalfiſcherei und der Handel mit Salz gegenwärtig genießen, oder in Zukunft genießen möchten.

Artikel 8.

Die Unterthanen eines jeden der beiden vertragenden Theile werden ſich in Beziehung auf die Ausübung der Küſtenſchiffahrt den Geſetzen unterwerfen, welche in dieſer Hinſicht in jedem der Staaten der beiden Hohen vertragenden Theile gegenwärtig beſtehen, oder in Zukunft angeordnet werden möchten.

Artikel 9.

Die Schiffe des Zollvereins, welche nach einem der Häfen Belgiens kommen, und die Schiffe Belgiens, welche nach einem der Häfen des Zollvereins kommen, und welche daſelbſt nur einen Theil ihrer Ladung löſchen wollen, können, vorausgeſetzt, daß ſie ſich nach den Geſetzen und Reglements der Staaten der beiden Hohen vertragenden Theile richten, den nach einem anderen Hafen deſſelben oder eines andern Landes beſtimmten Theil der Ladung an Bord behalten und ihn wieder ausführen, ohne für dieſen Theil der Ladung irgend eine Abgabe, außer wegen der Bewachung, zu entrichten.

Artikel 10.

Die Schiffe des einen der beiden Hohen vertragenden Theile, welche in einen der Häfen des anderen Theiles im Nothfalle einlaufen, ſollen daſelbſt weder für das Schiff noch für deſſen Ladung andere Abgaben bezahlen, als diejenigen, welchen die Nationalſchiffe in gleichem Falle unterworfen ſind, vorausgeſetzt, daß die Nothwendigkeit des Einlaufens geſetzlich feſtgeſtellt iſt, daß ferner dieſe Schiffe keinen Handelsverkehr treiben, und daß ſie ſich in dem Hafen nicht länger aufhalten, als die Umſtände, welche das Einlaufen nothwendig gemacht haben, erheiſchen.

Artikel 11.

Im Falle der Strandung oder des Schiffbruchs eines Schiffes des einen der Hohen vertragenden Theile an den Küſten des anderen wird dem Kapitain und der Mannſchaft ſowohl für ihre Perſonen als auch für das Schiff und deſſen Ladung alle Hülfe und Beiſtand geleiſtet werden. Die Maaßregeln wegen der Bergung werden nach Maaßgabe der Landesgeſetze Statt finden, und es werden keine höhere Bergungskoſten entrichtet werden als diejenigen, welchen die Nationalen im gleichen Falle unterworfen ſein würden.

Die geborgenen Waaren ſollen zu keiner Abgabenentrichtung verpflichtet ſein, es ſei denn, daß ſie in den Verbrauch übergehen.

Artikel 12.

Die vorhergehenden Beſtimmungen (Artikel 1. 2. 4. 5. 6. 7. und 9.) ſollen eben ſowohl auf die Schiffahrt zur See, wie auf die Flußſchiffahrt Anwendung finden, ſo daß namentlich in Beziehung auf Abgaben von der Waare, auf Abgaben der Schiffahrt, ſei es für das Schiff oder

für die Ladung, ferner hinsichtlich der Patent- und aller anderen Abgaben oder Auflagen irgend einer Art oder Benennung, die Schiffe des anderen vertragenden Theiles weder mit anderen noch mit höheren Abgaben belegt werden können als denjenigen, denen die Nationalschiffe unterliegen.

Artikel 13.

Die beiderseitigen Consuln sollen befugt sein, die Matrosen, welche von Schiffen ihrer Nation desertirt sein sollten, festnehmen zu lassen und sie an Bord oder in ihre Heimath zurückzusenden. Zu diesem Zwecke werden sie sich schriftlich an die zuständigen Ortsbehörden wenden und durch Mittheilung der Schiffsregister oder der Musterolle oder durch andere amtliche Dokumente, im Original oder in gehörig beglaubigter Abschrift, den Beweis führen, daß die reklamirten Individuen zu der betreffenden Mannschaft gehört haben. Auf die in solcher Weise gerechtfertigte Reklamation soll die Auslieferung nicht versagt werden können. Es soll ihnen aller Beistand gewährt werden für die Aufsuchung und Festnahme der gedachten Deserteurs, welche verhaftet und in den Gefängnissen des Landes auf Requisition und auf Kosten der Consuln so lange in Verwahrsam gehalten werden sollen, bis die Consuln Gelegenheit gefunden haben, dieselben fortzusenden. Wenn jedoch diese Gelegenheit innerhalb des Verlaufs von drei Monaten, angerechnet vom Tage der Festnahme, sich nicht darbieten sollte; so werden die Deserteurs in Freiheit gesetzt und können wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden.

Es versteht sich, daß die Seeleute, welche Unterthanen des anderen Theiles sind, von der gegenwärtigen Bestimmung ausgenommen bleiben.

Artikel 14.

Wenn einer der Hohen vertragenden Theile in der Folge einem anderen Staate irgend eine besondere Begünstigung in Beziehung auf die Schiffahrt gewähren sollte, so wird diese Begünstigung auch dem anderen Theile zu Statten kommen, welcher dieselbe ohne Entgelt genießen soll, wenn die Konzession ohne Entgelt gewährt ist, oder wenn die Konzession an eine Bedingung geknüpft ist, gegen Bewilligung desselben Entgelts.

Artikel 15.

Es sollen als Schiffe des Zollvereins oder Belgiens diejenigen angesehen werden, welche als solche in den Staaten, welchen sie angehören, nach Maaßgabe der bestehenden Gesetze und Reglements anerkannt werden. Es versteht sich indeß, daß die Befehlshaber der Seeschiffe die Nationalität derselben durch Seebriefe beweisen müssen, welche in den vorgeschriebenen Formen ausgefertigt und mit der Unterschrift der zuständigen Behörde des Landes, welchem das Schiff an-

gehört, verſehen ſind, und daß eines Theils die Schiffsführer oder Patrone vom Neckar, vom Main, von der Moſel und vom Rhein, und andererſeits die Schiffsführer oder Patrone von der Maas und der Schelde ihre Berechtigung zur Schiffahrt auf einem der bezeichneten Flüſſe nachweiſen müſſen, um zur Schiffahrt auf den dem anderen vertragenden Theile gehörenden Flüſſen zugelaſſen zu werden.

Artikel 16.

Es ſoll völlige und unbeſchränkte Freiheit des Verkehrs zwiſchen den Unterthanen der beiden Hohen vertragenden Theile beſtehen, in dem Sinne, daß ihnen dieſelben Erleichterungen, dieſelbe Sicherheit und derſelbe Schutz, welchen die Nationalen genießen, beiderſeits zugeſichert werden. Demgemäß werden die beiderſeitigen Unterthanen in Beziehung auf ihren Handel oder ihr Gewerbe in den Häfen, Städten oder ſonſtigen Orten der beiden Hohen vertragenden Theile, ſei es, daß ſie ſich dort niederlaſſen, oder daß ſie ſich nur vorübergehend dort aufhalten, weder andere noch höhere Abgaben, Taxen oder Auflagen entrichten, als diejenigen, welche von den Nationalen zu entrichten ſind, und die Privilegien, Freiheiten und anderen Begünſtigungen, deren in Beziehung auf Handel oder Gewerbe die Unterthanen des einen der beiden Hohen vertragenden Theile genießen, ſollen auch den Unterthanen des anderen zukommen.

Die Patentſteuer, welche von den Handelsreiſenden in den Staaten des einen der beiden Hohen vertragenden Theile zu entrichten iſt, wird auf beiden Seiten auf einen gleichmäßigen, gemeinſam zu beſtimmenden Satz ermäßigt werden.

Artikel 17.

Der Durchgang der von Belgien kommenden oder dorthin gehenden Waaren, welche durch die nachſtehenden Gebietstheile des Zollvereins tranſitiren, ſoll den folgenden Abgaben als höchſten Sätzen unterworfen ſein:

a) Die Durchgangsabgabe ſoll nicht mehr als einen halben Silbergroſchen vom Zollzentner für alle Waaren betragen, welche auf der belgiſch-rheiniſchen Eiſenbahn in Köln ankommen und von dort aus dem Gebiete des Zollvereins auf dem Rheine zu Berg oder zu Thal ausgeführt werden; desgleichen ſollen alle Waaren, welche, nachdem ſie auf dem Rheine in das Gebiet des Zollvereins über Emmerich und Neuburg eingetreten und in Köln zu Schiffe angekommen ſind, von dort über Aachen auf der belgiſch-rheiniſchen Eiſenbahn ausgeführt werden, keinem höheren Zoll als einem halben Silbergroſchen vom Zollzentner unterliegen.

b) Die Tranſitabgabe wird auf einen halben Silbergroſchen vom Zollzentner in Beziehung auf alle Straßenzüge ermäßigt, welche

von der belgiſchen Grenze ausgehen und das Gebiet des Zollvereins auf der linken Seite des Rheines durchſchneiden, um in die Rheinhäfen auszulaufen und umgekehrt.

c) Die Durchgangsabgabe wird gleichfalls auf einen halben Silbergroſchen vom Zollzentner in Beziehung auf die Straßenzüge ermäßigt, welche mit Berührung des Gebiets des Zollvereins von Belgien nach Frankreich, von Belgien nach den Niederlanden, und von Belgien nach Belgien gehen.

d) Die Tranſitabgabe wird eben ſo auf einen halben Silbergroſchen vom Zollzentner in Beziehung auf die Straßen ermäßigt, welche von Belgien aus durch das Gebiet des Zollvereins gehen und auf der deutſchen Gränze von Saarbrück bis Mittenwald einſchließlich ausgehen, und umgekehrt.

e) Die Durchgangsabgabe wird auf zehn Silbergroſchen vom Zollzentner in Beziehung auf die Straßen ermäßigt, welche das Gebiet des Zollvereins durchſchneiden, um auf der Gränze zwiſchen Mittenwald ausſchließlich und der Donau einſchließlich auszugehen.

Die Tranſitabgabe, welche für nachſtehende Gegenſtände, nämlich baumwollene Waaren, neue Kleider, Leder und Lederwaaren, Wolle, wollen Garn und wollene Waaren beſteht, wird für jetzt nur auf funfzehn Silbergroſchen für die im Tarif des Zollvereins, dritte Abtheilung, zweiter Abſchnitt, bezeichneten Straßenzüge ermäßigt.

Artikel 18.

Die Freiheit des Durchgangs durch Belgien wird, mit Befreiung von allen Abgaben für den Durchgang auf der belgiſchen Eiſenbahn, ſowohl für die Waaren aufrecht erhalten, welche aus den Staaten des Zollvereins kommen, als auch für die, welche dorthin gehen, nach Maaßgabe der darüber gegenwärtig beſtehenden Beſtimmungen.

Die Abgabenfreiheit, deren Tuch-, Kaſimir- und gleichartige Waaren in Belgien bei dem Durchgange auf der Eiſenbahn genießen, wird auf den Durchgang dieſer Gegenſtände auf jedem anderen Wege ausgedehnt.

Die Durchgangsabgabe für Schiefer, welcher aus dem Zollvereine kommt, nach Belgien über die zu dem Zwecke geöffneten Zollämter eingeht, und über die zum Durchgange geöffneten Aemter an der Gränze zwiſchen Belgien und dem Zollvereine ausgeht, ſoll nach der Wahl des Betheiligten auf funfzehn Centimen für hundert Franken an Werth, oder auf fünf und zwanzig Centimen für hundert Kilogramme ermäßigt werden.

Der Durchgang der Lohrinde aus dem Großherzogthume Luxemburg nach den Staaten des Zollvereins durch Belgien über die gemeinſam zu verabredenden Zollämter ſoll von allem Zolle frei ſein.

Artikel 19.

Das Eisen belgischen Ursprungs soll bei dem Eingange in die Staaten des Zollvereins über die Landgränze zwischen beiden Ländern zugelassen werden, wie folgt:

a) Das unter Litt. A. im Tarif des Zollvereins bezeichnete Eisen (Roheisen, Brucheisen u. s. w.) mit einer Ermäßigung von funfzig vom Hundert auf die mit dem ersten September achtzehnhundert vier und vierzig eingetretene allgemeine Abgabe;

b) das unter Litt. B. des gedachten Tarifs bezeichnete Eisen zu dem Satze von einem Thaler sieben und einem halben Silbergroschen vom Zentner, das heißt mit einer Ermäßigung von funfzig vom Hundert auf die mit dem ersten September achtzehn hundert vier und vierzig eingetretene Zollerhöhung;

c) die andern Gattungen façonnirtes, verarbeitetes oder unverarbeitetes Eisen, Eisenwaaren jeder Art, welche unter den folgenden Kategorien desselben Tarifs begriffen sind, zu den durch diesen Tarif festgestellten allgemeinen Abgabesätzen.

Man ist übereingekommen, daß, wenn die Eingangsabgaben auf die verschiedenen Kategorien von Eisen und Eisenwaaren erhöht werden sollten, diese Erhöhung sich während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages nicht auf die aus Belgien kommenden Gegenstände erstrecken wird, und daß, wenn im Gegentheile die Abgaben ermäßigt werden sollten, diese Ermäßigung auf die gedachten Gegenstände in der Weise Anwendung finden wird, daß den belgischen Erzeugnissen dieselbe Begünstigung auf das Eisen der ersten und zweiten Kategorie und die Gleichheit der Behandlung bei der Einfuhr für das verarbeitete oder nicht verarbeitete Eisen der übrigen Kategorien bewahrt wird.

Wenn es jedoch in Folge von Ermäßigungen des Zollvereinstarifs dahin kommen sollte, daß die Begünstigung von fünf Silbergroschen bei der Kategorie a. und von sieben und einem halben Silbergroschen bei der Kategorie b. nicht ausführbar wäre, ohne zu Gunsten der genannten Gattungen belgischen Eisens unter den vor dem ersten September achtzehn hundert vier und vierzig bestandenen allgemeinen Tarif herabzugehen, so würden alsdann die beiden Hohen vertragenden Theile sich über die Belgien bei dem Eintritt jener Ermäßigungen zu gewährenden Kompensationen verständigen.

Artikel 20.

Die in dem Zollvereine bestehenden Ausgangsabgaben auf Wolle sollen in Beziehung auf die für Belgien bestimmte Wolle um die Hälfte ermäßigt werden.

Artikel 21.

Die in dem Zollvereine bestehende Eingangsabgabe für Käse belgischen Ursprungs soll um funfzig vom Hundert ermäßigt werden.

Eine Anzahl von funfzehn tauſend Hammeln aus Belgien ſoll jedes Jahr in dem Zollvereine frei von allem Zolle über die demnächſt zu bezeichnenden Aemter eingelaſſen werden.

Artikel 22.

Die Eingangsabgabe für die Weine aus dem Zollvereine ſowohl zu Lande als zur See ſoll auf funfzig Centimen per Hektoliter für die Weine in Fäſſern und auf zwei Franken per Hektoliter für die Weine in Flaſchen ermäßigt, und außerdem ſoll die gegenwärtig für dieſe Weine beſtehende Aeciſe um fünf und zwanzig vom Hundert vermindert werden.

Die gegenwärtig in Belgien beſtehende Eingangsabgabe für Seidenwaaren aus dem Zollvereine ſoll um zwanzig vom Hundert für die in dem Zollvereine erzeugten Seidenwaaren ermäßigt werden.

Während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages dürfen die in ſolcher Weiſe ermäßigten Eingangs- und Aeciſeabgaben nicht erhöht werden, und es verſteht ſich, daß die Weine und Seidenwaaren jedes anderen Urſprungs als die, welche aus dem Zollvereine kommen, nicht günſtigeren Abgaben irgend einer Art in Belgien unterworfen werden dürfen, als die, welche beziehungsweiſe auf die Weine und Seidenwaaren aus dem Zollvereine Anwendung finden.

Artikel 23.

Der Ausgang der Lohrinde aus Belgien über die Aemter Jalhay, Petit-Heer und Franeorchamps ſoll zu einer Abgabe von ſechs vom Hundert vom Werthe Statt finden.

Artikel 24.

Die ſogenannten Nürnberger Waaren, welche in dem belgiſchen Zolltarif unter der Kategorie „Mercerie" begriffen ſind, ſollen im gedachten Tarif beſonders aufgeführt werden, mit einer Eingangs-Abgabe von fünf vom Hundert vom Werth.

Die in Belgien beſtehende Eingangsabgabe auf Modewaaren, welche aus dem Zollvereine herrühren, ſoll auf den Satz von zehn vom Hundert vom Werth wieder hergeſtellt werden, ſo wie derſelbe ſich aus dem belgiſchen Zolltarif vor dem belgiſchen Arrêté vom vierzehnten Juli achtzehn hundert drei und vierzig ergiebt.

Werkzeuge und Inſtrumente von Eiſen und Stahl, welche aus dem Zollvereine herrühren, ſollen bei dem Eingange in Belgien keinen höheren Abgaben, als gegenwärtig beſtehen, unterworfen werden.

Eben daſſelbe iſt in Beziehung auf Baumwollenwaaren jeder Art und deſſelben Urſprungs verabredet.

Mineralwaſſer aus dem Zollvereine iſt frei von Eingangsabgaben in Belgien.

Artikel 25.

Belgien wird fortfahren, weſtphäliſches oder braunſchweigſches Leinengarn bis zu einer Quantität von zwei hundert funfzig tauſend Kilogrammen jährlich zu der Abgabe von fünf Centimen für hundert Kilogramme zuzulaſſen.

Artikel 26.

Das Geſetz vom ſechsten Juni achtzehn hundert neun und dreißig in Betreff der Handelsbeziehungen Belgiens zu dem Großherzogthume Luxemburg wird aufrecht erhalten.

Artikel 27.

Um die Handelsbeziehungen und den Durchgangsverkehr zwiſchen den Staaten der beiden Hohen vertragenden Theile zu begünſtigen, ertheilen dieſelben ſich gegenſeitig die Zuſicherung, den Verkehr auf ihrer Landgränze ſo leicht, ſo ſchnell und ſo wohlfeil als möglich zu machen; wenn auf der einen oder der anderen Seite Vorſichtsmaaßregeln für nothwendig erachtet werden, um Mißbräuchen vorzubeugen, oder ſolche zu beſeitigen, ſo ſollen dieſe Maaßregeln in der Weiſe eingerichtet werden, daß ſie weder der Leichtigkeit, noch der Schnelligkeit, noch der Wohlfeilheit der Transporte aus dem Gebiete des einen nach dem des anderen der beiden Hohen vertragenden Theile Eintrag thun.

Artikel 28.

Die beiden Hohen vertragenden Theile behalten ſich vor, durch eine zu dem Ende abzuſchließende Uebereinkunft diejenigen ferneren Maaßregeln feſtzuſtellen, welche unter beiderſeitigem Einverſtändniß zu ergreifen ſein werden, um den Schleichhandel an der Gränze zwiſchen dem Zollvereine und Belgien zu unterdrücken.

Die belgiſche Regierung verpflichtet ſich, ſchon jetzt von den Befugniſſen Gebrauch zu machen, welche ihr die Artikel einhundert acht und ſiebzig und folgende des allgemeinen Geſetzes vom ſechs und zwanzigſten Auguſt achtzehn hundert zwei und zwanzig und die Artikel dreizehn und folgende des Geſetzes vom ſechsten April achtzehn hundert drei und vierzig unter Anderem wegen Unterdrückung der in gedachten Geſetzen erwähnten Niederlagen und Magazinen gewähren. Deſſen in Erwiederung verpflichtet ſich die preußiſche Regierung ähnliche Mittel anzuwenden, um den Schleichhandel, welcher zum Nachtheil Belgiens an der deutſch-belgiſchen Gränze Statt findet, zu unterdrücken.

Artikel 29.

Jeder deutſche Staat, welcher dem Zollvereine beitreten wird, ſoll als mitvertragender Theil bei dem gegenwärtigen Vertrage angeſehen werden.

Artikel 30.

Der gegenwärtige Vertrag ſoll ratifizirt und die Ratifikationen deſſelben ſollen zu Brüſſel binnen funfzig Tagen oder wo möglich früher ausgewechſelt werden.

Die Belgiſche Regierung verpflichtet ſich, von den ihr zuſtehenden Befugniſſen ſchon jetzt Gebrauch zu machen, um binnen zehn Tagen nach der Unterzeichnung des Vertrages die Beſtimmungen der Artikel eins, drei und zwei und zwanzig in Ausführung zu bringen.

Der Vertrag wird in Kraft und Wirkſamkeit bleiben für die Dauer von ſechs Jahren, angerechnet vom erſten Januar achtzehn hundert und fünf und vierzig; doch können die Hohen vertragenden Theile denſelben auch vor dieſem Zeitpunkte unter beiderſeitigem Einverſtändniß in Ausführung bringen.

Im Falle, daß ſechs Monate vor Ablauf der im Vorſtehenden verabredeten ſechs Jahre weder der eine noch der andere der Hohen vertragenden Theile mittelſt einer amtlichen Erklärung ſeine Abſicht, die Wirkſamkeit des Vertrages aufhören zu laſſen, zu erkennen giebt, ſoll der Vertrag auf ein Jahr über gedachten Zeitpunkt hinaus und ſo auch fortgeſetzt von einem Jahre zum anderen in Kraft bleiben.

Zur Urkunde deſſen haben die beiderſeitigen Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und demſelben die Siegel ihrer Wappen beigedrückt.

Doppelt ausgefertigt zu Brüſſel am erſten Tage des Monats September im Jahre des Heils Ein Tauſend Acht Hundert Vier und Vierzig.

Arnim. (L. S.)

Goblet. (L. S.)

Die Auswechſelung der Ratifikations-Urkunden über den vorſtehenden Vertrag hat am 19. Oktober 1844 zu Brüſſel Statt gefunden.

Nr. 19.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwiſchen den Staaten des Deutſchen Zoll- und Handels-Vereines einerſeits und Sardinien andererſeits. Vom 23. Juni 1845.

Seine Majeſtät der König von Preußen, ſowohl für Sich und in Vertretung der Ihrem Zoll- und Steuerſyſteme angeſchloſſenen ſouverainen Länder und Landestheile, nämlich des Großherzogthums Luxemburg, der Großherzoglich Mecklenburgiſchen Enklaven Roſſow, Netze-

band und Schönberg, des Großherzoglich Oldenburgiſchen Fürſtenthums Birkenfeld, der Herzogthümer Anhalt-Köthen, Anhalt-Deſſau und Anhalt-Bernburg, der Fürſtenthümer Waldeck und Pyrmont, des Fürſtenthums Lippe, und des Landgräflich Heſſiſchen Ober-Amts Meiſenheim, als auch im Namen der übrigen Mitglieder des Deutſchen Zoll- und Handelsvereins, nämlich der Krone Bayern, der Krone Sachſen und der Krone Württemberg, zugleich die Fürſtenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen vertretend, des Großherzogthums Baden, des Kurfürſtenthums Heſſen, des Großherzogthums Heſſen, zugleich das Landgräflich Heſſiſche Amt Homburg vertretend; der den Thüringiſchen Zoll- und Handelsverein bildenden Staaten, — namentlich: des Großherzogthums Sachſen, der Herzogthümer Sachſen-Meiningen, Sachſen-Altenburg und Sachſen-Koburg und Gotha, der Fürſtenthümer Schwarzburg-Rudolſtadt und Schwarzburg-Sondershauſen, Reuß-Greiz, Reuß-Schleiz und Reuß-Lobenſtein und Ebersdorf, — des Herzogthums Braunſchweig, des Herzogthums Naſſau und der freien Stadt Frankfurt einerſeits, und

Se. Majeſtät der König von Sardinien andererſeits, —

von dem Wunſche beſeelt, die Handels-Beziehungen zwiſchen dem deutſchen Zoll- und Handelsverein und den Sardiniſchen Staaten zu befeſtigen und auszudehnen, und überzeugt, daß es eines der geeignetſten Mittel zur Realiſirung dieſes Wunſches iſt, einen auf dem Grundſatze einer vollkommenen Reciprocität beruhenden Schiffahrts- und Handelsvertrag abzuſchließen, haben zu dieſem Behufe zu Ihren Bevollmächtigten ernannt: . . . . . .

welche, nachdem ſie ihre Vollmachten ausgewechſelt und dieſelben in guter und gehöriger Form gefunden haben, über die folgenden Artikel übereingekommen ſind:

Artikel 1.

Die Schiffe Preußens oder eines der übrigen Staaten des Deutſchen Zoll- und Handelsvereins, welche mit Ballaſt oder mit Ladung in die Häfen des Königreichs Sardinien eingehen oder von dort ausgehen werden, und umgekehrt, die Sardiniſchen Schiffe, welche mit Ballaſt oder mit Ladung in die Häfen des Königreichs Preußen oder in einen der Häfen der anderen Staaten des gedachten Vereins eingehen oder von dort ausgehen werden, ſollen dort, welches auch der Ort ihrer Herkunft oder ihrer Beſtimmung ſei, bei ihrem Eingange, während ihres Aufenthaltes und bei ihrem Ausgange hinſichtlich der Hafen-, Tonnen-, Leuchtthurms-, Lootſen-, Baken-, Anker-, Bollwerks-, Quarantaine-, Abfertigungs-Gelder und überhaupt hinſichtlich aller das Schiff betreffender Zölle und Abgaben, welcher Art oder Benennung es ſei, mögen dieſe Zölle im Namen oder zum Vortheil der Regierung, oder mögen ſie im Namen oder zum Vortheil öffentlicher Be-

amten, Ortsverwaltungen oder Anstalten irgend einer Art erhoben werden, — auf demselben Fuße behandelt werden, wie die Nationalschiffe, welche von demselben Orte kommen oder nach derselben Bestimmung abgehen.

Artikel 2.

Alle Erzeugnisse und andere Gegenstände des Handels, deren Einfuhr oder Ausfuhr gesetzlich in die Staaten der Hohen vertragenden Theile auf Nationalschiffen wird Statt finden können, sollen auch auf Schiffen des anderen Staates dorthin eingeführt oder von dort ausgeführt werden können.

Artikel 3.

Die Waaren jeder Art, ohne Unterschied des Ursprungs, die, von welchem Lande es sei, durch Preußische Schiffe oder diejenigen eines anderen Staats des Deutschen Zoll- und Handelsvereins in die Häfen Sardiniens, oder durch Sardinische Schiffe in diejenigen Preußens oder eines anderen Staates des gedachten Vereins eingeführt werden, desgleichen die Waaren, die, für welche Bestimmung es sei, aus den Häfen Sardiniens durch Schiffe der Zollvereins-Staaten, oder aus den Häfen des Zollvereins durch Sardinische Schiffe ausgeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen keine anderen oder höheren Abgaben entrichten, als wenn die Einfuhr oder Ausfuhr derselben Gegenstände durch Nationalschiffe Statt fände.

Die Prämien, Abgabenerstattungen oder andere Begünstigungen dieser Art, welche in dem Gebiete des einen der beiden Hohen vertragenden Theile der Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen bewilligt werden, sollen in gleicher Weise bewilligt werden, wenn die Einfuhr oder Ausfuhr auf Schiffen des anderen Staats erfolgt.

Artikel 4.

Die vorstehenden Artikel finden keine Anwendung auf die Küsten-Schiffahrt, das heißt, auf die Beförderung von Erzeugnissen oder Waaren, die in einem Hafen mit der Bestimmung für einen anderen Hafen desselben Gebiets geladen werden, in soweit nach den Gesetzen des Landes diese Beförderung der National-Schiffahrt ausschließlich vorbehalten ist.

Artikel 5.

Da die Sardinische Regierung aus besonderen Gründen sich noch verhindert findet, von jetzt ab die Differenzialzölle aufzuheben, welche sie gegenwärtig von Getreide, Olivenöl und Wein erheben läßt, welche direkt aus den Häfen des schwarzen Meeres, des Adriatischen Meeres und des Mittelländischen Meeres bis zum Cap Trafalgar unter fremder Flagge eingeführt werden, ist man übereingekommen, daß diese Differenzialzölle als eine Ausnahme von dem vorstehenden Artikel 3.

auch rückſichtlich der Schiffe des Zollvereins bis zum Ausgang des Jahres 1847 ſollen fortbeſtehen können.

Wenn jedoch die Sardiniſche Regierung alsdann nicht in der Lage ſein ſollte, die gedachten Differenzialzölle aufhören zu laſſen, ſollen die Staaten des Zollvereins die volle Befugniß haben, vom 20. Dezember 1847 ab, — dem Zeitpunkt, von welchem an Dänemark, nach ſeinem Handelsvertrage mit Sardinien vom 14. Auguſt 1843, daſſelbe Recht erlangt, — zum Nachtheil der Sardiniſchen Flagge gleichmäßige Differenzialzölle auf dieſelben Artikel, wenn ſie aus denſelben Häfen eingeführt werden, zu legen. Die Erhebung dieſer Differenzialzölle wird indeſſen aufhören, ſobald die Staaten des Zollvereins amtlich von dem Aufhören der Sardiniſchen Differenzialzölle benachrichtigt worden ſein werden.

Artikel 6.

In Allem, was das Aufſtellen der Schiffe, ihr Ein- und ihr Ausladen in den Häfen und auf den Rheden der Staaten der beiden Hohen vertragenden Theile betrifft, ſoll den Nationalſchiffen keine Begünſtigung noch Bevorzugung bewilligt werden, die nicht in gleicher Weiſe auch den Schiffen des anderen Staats bewilligt wird.

Artikel 7.

Da es die Abſicht der Hohen vertragenden Theile iſt, keine Unterſcheidung zwiſchen den Schiffen ihrer beiderſeitigen Staaten nach ihrer Nationalität in Betreff des Ankaufs der auf dieſen Schiffen eingeführten Erzeugniſſe oder anderen Gegenſtände des Handels zuzulaſſen, ſo ſoll in dieſer Rückſicht weder direkt noch indirekt, weder durch den einen oder anderen der beiden Hohen vertragenden Theile, noch durch irgend eine Geſellſchaft, irgend eine Korporation oder irgend einen Agenten, in ihrem Namen oder unter ihrer Autorität, den Einfuhren der einheimiſchen Schiffe irgend ein Vorrecht oder Vorzug bewilligt werden.

Artikel 8.

Die Schiffe des einen der beiden Hohen vertragenden Theile, welche in einen der Häfen des anderen einlaufen, und welche daſelbſt nur einen Theil ihrer Ladung löſchen wollen, können, eben ſo wie die Nationalſchiffe, vorausgeſetzt, daß ſie ſich nach den Geſetzen und Reglements des Landes richten, den nach einem anderen Hafen deſſelben oder eines anderen Landes beſtimmten Theil der Ladung an Bord behalten und ihn wieder ausführen, ohne genöthigt zu ſein, für dieſen Theil der Ladung irgend eine Zollabgabe, außer wegen der Bewachung, zu entrichten.

Artikel 9.

Die Schiffe eines der Staaten des Zollvereins oder Sardiniens, welche in einen der Häfen der Hohen vertragenden Theile im Noth-

falle einlaufen, ſollen daſelbſt weder für das Schiff, noch für ſeine Ladung andere Abgaben bezahlen, als diejenigen, welchen die Nationalſchiffe in gleichem Falle unterworfen ſind, und ſollen daſelbſt gleiche Begünſtigungen und Freiheiten genießen, vorausgeſetzt, daß die Nothwendigkeit des Einlaufens geſetzlich feſtgeſtellt iſt, daß ferner dieſe Schiffe keinen Handelsverkehr treiben, und daß ſie ſich in dem Hafen nicht längere Zeit aufhalten, als der Umſtand, welcher das Einlaufen nothwendig gemacht hat, erheiſcht. Das Aus- und Wiedereinladen, welches durch das Bedürfniß einer Reparatur der Schiffe veranlaßt wird, ſoll als Handelsverkehr nicht angeſehen werden.

Artikel 10.

Im Falle der Strandung oder des Schiffbruchs eines Schiffes des einen der Hohen vertragenden Theile an den Küſten des anderen wird dem Kapitain und der Mannſchaft, ſowohl für ihre Perſonen als auch für das Schiff und deſſen Ladung, alle Hülfe und Beiſtand geleiſtet werden.

Die Maaßregeln wegen der Bergung werden in Gemäßheit der Landesgeſetze Statt finden. Alles, was von dem Schiff und der Ladung geborgen ſein wird, oder der Erlös aus dieſen Gegenſtänden, wenn dieſelben verkauft worden ſind, ſoll den Eigenthümern oder den Rechtsvertretern derſelben zurückgegeben werden, und es ſollen keine höheren Bergungskoſten entrichtet werden, als diejenigen, welchen die Nationalen in gleichem Falle unterworfen ſein würden.

Die geborgenen Waaren ſollen zu keiner Abgaben-Entrichtung verpflichtet ſein, es ſei denn, daß ſie in den Verbrauch übergehen.

Artikel 11.

Auf die Einfuhr der Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes der Staaten des Zollvereins in die Sardiniſchen Staaten, und auf die Einfuhr der Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes der Sardiniſchen Staaten in die zum Zollverein gehörigen Staaten ſollen weder andere noch höhere Abgaben gelegt werden, als diejenigen, welche auf dieſelben Artikel, wenn ſie Erzeugniſſe des Bodens oder des Kunſtfleißes irgend eines anderen fremden Landes ſind, gelegt ſind oder gelegt werden.

Derſelbe Grundſatz ſoll in Betreff der Ausfuhrabgaben beobachtet werden.

Die Hohen vertragenden Theile verpflichten ſich, weder die Einfuhr irgend eines Artikels, welcher das Erzeugniß des Bodens oder des Kunſtfleißes der Staaten des anderen iſt, noch die Ausfuhr irgend eines Handelsartikels nach den Staaten des anderen vertragenden Theils, mit einem Verbote zu belegen, wenn nicht dieſelben Verbote ſich gleichmäßig auf alle fremden Staaten erſtrecken.

In dem Falle jedoch, wenn einer der beiden Hohen vertragenden

Theile einem anderen Staate Herabsetzungen der Eingangszölle auf dessen Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes, oder der Ausgangszölle auf seine Ausfuhren, in Folge eines Handelsvertrages oder einer besonderen Uebereinkunft und in Vergeltung von Zollherabsetzungen oder anderen Begünstigungen, die von diesem anderen Staate gewährt sind, bewilligt haben möchte, oder noch bewilligen würde, kann der andere der beiden Hohen vertragenden Theile dieselben Vortheile nicht in Anspruch nehmen, als wenn er dafür Aequivalente darbietet, welche den Gegenstand einer besonderen Verständigung bilden werden.

Artikel 12.

Wenn in der Folge einer der Hohen vertragenden Theile anderen Nationen hinsichtlich des Handels oder der Schiffahrt irgend eine andere besondere Begünstigung bewilligen möchte, soll diese Begünstigung alsbald auch auf den Handel oder die Schiffahrt des anderen vertragenden Theils Anwendung finden, welcher dieselbe unentgeltlich genießen soll, wenn die Bewilligung unentgeltlich geschehen ist, oder gegen Gewährung derselben oder einer äquivalenten Vergeltung, wenn für die Bewilligung etwas bedungen ist.

Artikel 13.

In Rücksicht auf die Entfernung der beiderseitigen Länder der beiden Hohen vertragenden Theile von einander, und in Rücksicht auf die Ungewißheit über die verschiedenen möglichen Ereigniſſe, welche daraus hervorgeht, ist man übereingekommen, daß ein dem einen der vertragenden Theile angehöriges Handelsschiff, welches nach einem im Augenblick der Abfahrt dieses Schiffes voraussetzlich blokirten Hafen bestimmt ist, dennoch nicht wegen eines ersten Versuchs, in den gedachten Hafen einzulaufen, aufgebracht oder verurtheilt werden soll, es sei denn, daß bewiesen werden könnte, daß gedachtes Schiff während der Fahrt die Fortdauer der Blokade des in Rede stehenden Platzes habe in Erfahrung bringen können und müssen. Dagegen sollen diejenigen Schiffe, welche, nachdem sie bereits einmal zurückgewiesen worden, zum zweiten Male auf derselben Reise das Einlaufen in denselben Hafen während der Dauer dieser Blokade versuchen möchten, dann der Aufbringung und Verurtheilung unterliegen.

Artikel 14.

Die Schiffe der Staaten des Zollvereins und die Schiffe Sardiniens sollen der Freiheiten und Vortheile, welche ihnen die gegenwärtige Uebereinkunft bewilligt, nicht anders theilhaftig werden können, als wenn sie sich im Besitze derjenigen Papiere und Zeugnisse befinden, welche in den darüber in den beiderseitigen Ländern bestehenden Reglements zur Feststellung ihres Hafens und ihrer Nationalität erfordert werden.

Die Hohen vertragenden Theile behalten sich vor, ein deutliches

und beſtimmtes Verzeichniß derjenigen Papiere und Dokumente auszuwechſeln, mit denen nach den Anordnungen der beiderſeitigen Staaten ihre Schiffe verſehen ſein ſollen. Wenn nach dieſer, ſpäteſtens drei Monate nach der Auswechslung der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrags vorzunehmenden Auswechslung einer der betheiligten Staaten ſich in dem Falle befinden ſollte, ſeine Vorſchriften über dieſen Gegenſtand zu wechſeln oder abzuändern, ſo ſoll dem andern Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

Artikel 15.

Um den Durchfuhrverkehr zwiſchen ihren beiderſeitigen Staaten zu begünſtigen, ertheilen ſich die beiden Hohen vertragenden Theile gegenſeitig die Zuſicherung, in Beziehung auf die Beförderung der Erzeugniſſe des Zollvereins bei der Durchfuhr durch die Sardiniſchen Staaten, und der Sardiniſchen Erzeugniſſe bei der Durchfuhr durch die Staaten des Zollvereins alle Erleichterungen zu gewähren, welche mit den Intereſſen der Zollverwaltung ſich vereinigen laſſen.

Artikel 16.

Die Hohen vertragenden Theile geſtehen ſich gegenſeitig die Befugniß zu, in den Häfen und Handelsplätzen des anderen Conſuln, Viceconſuln und Handelsagenten zu ernennen, indem ſie ſich jedoch vorbehalten, ſolche an denjenigen Plätzen nicht zuzulaſſen, hinſichtlich deren ſie es für angemeſſen halten möchten, eine allgemeine Ausnahme zu machen. Dieſe Conſuln, Viceconſuln und Agenten ſollen dieſelben Privilegien, Befugniſſe und Freiheiten genießen, welche diejenigen der begünſtigtſten Nationen genießen; in dem Falle aber, daß dieſelben Handel treiben wollen, ſind ſie gehalten, ſich denſelben Geſetzen und Gewohnheiten zu unterwerfen, denen die Privatperſonen ihrer Nation in Bezug auf ihre Handelsverbindlichkeiten an demſelben Orte unterworfen ſind.

Artikel 17.

Die beiderſeitigen Conſuln ſollen die Befugniß haben, die Matroſen, welche von den Schiffen ihrer Nation deſertirt ſind, verhaften zu laſſen, und ſie entweder an Bord oder in ihr Land zurückzuſenden. Zu dieſem Behufe werden ſie ſich ſchriftlich an die zuſtändigen Ortsbehörden wenden, und durch Vorlegung der Schiffsregiſter oder der Muſterrolle, in Urſchrift oder in gehörig beglaubigter Abſchrift, oder durch andere amtliche Dokumente den Nachweis führen, daß die Individuen, welche ſie reklamiren, zu der gedachten Schiffsmannſchaft gehört haben. Auf den in ſolcher Weiſe begründeten Antrag wird die Auslieferung ihnen nicht verweigert werden können. Es ſoll ihnen aller Beiſtand bei der Aufſuchung und Verhaftung der gedachten Deſerteurs geleiſtet werden, welche auf den Antrag und die Koſten der Conſuln ſelbſt in den Landesgefängniſſen ſo lange feſtzuhalten und zu bewahren ſind, bis

dieſe Agenten eine Gelegenheit zu ihrer Fortſendung gefunden haben. Wenn eine ſolche Gelegenheit ſich jedoch innerhalb einer Friſt von drei Monaten, von dem Tage der Verhaftung an gerechnet, nicht zeigen ſollte, würden die Deſerteurs in Freiheit zu ſetzen ſein und wegen derſelben Urſache nicht weiter verhaftet werden können. Man iſt übereingekommen, daß die Seeleute, welche Unterthanen des anderen Staates ſind, von der gegenwärtigen Beſtimmung ausgenommen ſein ſollen.

Artikel 18.

Die Regierungen der Staaten des Zollvereins willigen in Gemäßheit des Wunſches der Sardiniſchen Regierung darin, daß alle Verabredungen in dem gegenwärtigen Vertrage auf das unter dem Protektorat Sr. Majeſtät des Königs von Sardinien ſtehende ſouveraine Fürſtenthum Monaco ausgedehnt werden, unter dem Beding der Reciprocität Seitens des gedachten Fürſtenthums.

Artikel 19.

Jeder deutſche Staat, welcher dem Deutſchen Handels- und Zollvereine beitreten wird, ſoll als mitvertragender Theil bei dem gegenwärtigen Vertrage angeſehen werden.

Artikel 20.

Der gegenwärtige Vertrag ſoll in Wirkſamkeit bleiben bis zum 1. Januar 1852, und wenn ſechs Monat vor dem Ablauf dieſes Zeitpunkts weder der eine noch der andere der Hohen vertragenden Theile mittelſt einer amtlichen Erklärung ſeine Abſicht, die Wirkſamkeit deſſelben aufhören zu laſſen, zu erkennen gegeben hat, ſoll ſeine verbindende Kraft bis zum 1. Januar 1858 fortdauern. Vom 1. Januar 1858 an wird ſeine Wirkſamkeit erſt zwölf Monat nach dem Zeitpunkt aufhören, wo einer der Hohen vertragenden Theile dem anderen ſeine Abſicht, denſelben nicht länger aufrecht halten zu wollen, erklärt haben wird.

Artikel 21.

Die Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages ſollen zu Berlin in einer Friſt von zwei Monaten, vom Tage der Unterzeichnung an gerechnet, oder wo möglich früher, ausgewechſelt werden.

Zu Urkund deſſen haben die beiderſeitigen Bevollmächtigten denſelben gezeichnet und ihm die Siegel ihrer Wappen beigedrückt.

Geſchehen zu Berlin, den 23. Juni 1845.

(L. S.) Bülow. (L. S.) Roſſi.

Der vorſtehende Vertrag iſt ratificirt und die Auswechſelung der Ratifikations-Urkunden zu Berlin bewirkt worden.

Nr. 20.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwiſchen den Staaten des Deutſchen Zoll- und Handelsvereins einerſeits und dem Königreiche beider Sicilien andrerſeits. Vom 27. Januar 1847.

Seine Majeſtät der König von Preußen, ſowohl für Sich und in Vertretung der Ihrem Zoll- und Steuerſyſteme angeſchloſſenen ſouverainen Länder und Landestheile, insbeſondere des Großherzogthums Luxemburg, der Herzogthümer Anhalt-Köthen, Anhalt-Deſſau und Anhalt-Bernburg, der Fürſtenthümer Waldeck und Pyrmont, des Fürſtenthums Lippe, und des Landgräflich Heſſiſchen Ober-Amts Meiſenheim, als auch im Namen der übrigen Mitglieder des Deutſchen Zoll- und Handelsvereins, nämlich der Krone Bayern, der Krone Sachſen und der Krone Württemberg, zugleich die Fürſtenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen vertretend, des Großherzogthums Baden, des Kurfürſtenthums Heſſen, des Großherzogthums Heſſen, zugleich das Landgräflich Heſſiſche Amt Homburg vertretend; der den Thüringiſchen Zoll- und Handelsverein bildenden Staaten, nämlich: des Großherzogthums Sachſen, der Herzogthümer Sachſen-Meiningen, Sachſen-Altenburg und Sachſen-Koburg und Gotha, der Fürſtenthümer Schwarzburg-Rudolſtadt und Schwarzburg-Sondershauſen, Reuß-Greitz, Reuß-Schleitz und Reuß-Lobenſtein und Ebersdorf, — des Herzogthums Braunſchweig, des Herzogthums Naſſau und der freien Stadt Frankfurt einerſeits; und

Seine Majeſtät der König des Reiches beider Sicilien andererſeits, gleichmäßig von dem Wunſche beſeelt, die Handelsbeziehungen zwiſchen dem Deutſchen Zoll- und Handelsvereine und dem Königreich beider Sicilien zu befeſtigen und auszudehnen, und überzeugt, daß es eines der geeignetſten Mittel zur Erreichung dieſes Zweckes iſt, einen auf dem Grundſatze einer vollkommenen Reciprocität beruhenden Handels- und Schiffahrts-Vertrag abzuſchließen, haben zu dieſem Behufe zu Ihren Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche, nachdem ſie ihre Vollmachten ausgewechſelt und dieſelben in guter und gehöriger Form gefunden haben, über die folgenden Artikel übereingekommen ſind:

Artikel 1.

Es ſoll gegenſeitige Freiheit der Schiffahrt und des Handels ſowohl für die Schiffe als für die Unterthanen und Bürger Preußens und der anderen Staaten des Deutſchen Zoll- und Handelsvereins und des Königreichs beider Sicilien in allen Theilen ihrer beiderſeitigen Beſitzungen beſtehen.

Artikel 2.

Die Schiffe Preußens oder eines der anderen Staaten des Zollvereins, welche in die Häfen des Königreichs beider Sicilien eingehen oder von dort ausgehen werden, und umgekehrt, die Schiffe des Königreichs beider Sicilien, welche in die Häfen des Königreichs Preußen oder in einen der Häfen der anderen Staaten des Zollvereins eingehen oder von dort ausgehen werden, ſollen dort bei ihrem Eingange, während ihres Aufenthalts und bei ihrem Ausgange hinſichtlich der Hafen-, Tonnen-, Leuchtthurms-, Lootſen-, Baken-, Anker-, Bollwerks-, Quarantaine-, Abfertigungs-Gelder und überhaupt hinſichtlich aller das Schiff betreffender Zölle und Abgaben, von welcher Art oder Benennung ſie auch ſein mögen, und ohne Unterſchied, ob dieſe Zölle im Namen oder zum Vortheil der Regierung, oder im Namen oder zum Vortheil öffentlicher Beamten, Ortsverwaltungen oder Anſtalten irgend einer Art erhoben werden, — auf demſelben Fuße behandelt werden, wie die Nationalſchiffe, und zwar, wenn ſie beladen ſind, nur inſofern als dieſe Schiffe auf direktem Wege aus einem der Häfen des Zollvereins nach einem der Häfen des Königreichs beider Sicilien oder aus einem der Häfen des Königreichs beider Sicilien nach einem der Häfen des Zollvereins kommen, wenn ſie aber Ballaſt führen, bei jeder Art von Reiſe.

Artikel 3.

Alle Erzeugniſſe des Bodens und des Gewerbfleißes des Zollvereins und des Königreiches beider Sicilien, deren Einfuhr, Niederlegung, Aufſpeicherung oder Ausfuhr geſetzlich in den Staaten der Hohen vertragenden Theile auf Nationalſchiffen zuläſſig ſein wird, ſollen auch auf Schiffen des anderen Hohen vertragenden Theils dorthin eingeführt, niedergelegt, aufgeſpeichert oder von dort ausgeführt werden können.

Artikel 4.

Alle Erzeugniſſe des Bodens und des Gewerbfleißes der Staaten des Zollvereins und des Königreichs beider Sicilien, welche auf direktem Wege durch Preußiſche Schiffe oder diejenigen eines anderen Staats des Deutſchen Zoll- und Handelsvereins in die Häfen des Königreichs beider Sicilien oder durch Schiffe beider Sicilien in einen der Zollvereinshäfen eingeführt werden; — desgleichen alle Erzeugniſſe des Bodens und des Gewerbfleißes der Staaten des Zollvereins und des Königreichs beider Sicilien, welche durch Schiffe beider Sicilien aus den Häfen des Zollvereins nach einem Hafen des Königreichs beider Sicilien, oder durch Zollvereinsſchiffe aus den Häfen des Königreichs beider Sicilien nach einem Hafen des Zollvereins ausgeführt werden, ſollen in den beiderſeitigen Häfen keine anderen oder höheren Einfuhr-, Ausfuhr- oder Durchfuhr-Abgaben entrichten, als wenn die Einfuhr

oder Ausfuhr derſelben Gegenſtände durch Nationalſchiffe Statt fände. Die Prämie, Abgabenerſtattungen oder andere Begünſtigungen dieſer Art, welche in den Staaten des einen der beiden Hohen vertragenden Theile der Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalſchiffen bewilligt werden, ſollen in gleicher Weiſe bewilligt werden, wenn die Einfuhr oder Ausfuhr auf Schiffen des anderen Hohen vertragenden Theils erfolgt.

Artikel 5.

Die vorſtehenden Artikel finden keine Anwendung auf die Küſten-Schiffahrt, das heißt, auf die Beförderung von Erzeugniſſen oder Waaren, die in einem Hafen mit der Beſtimmung für einen Hafen deſſelben Gebiets geladen werden, inſoweit nach den Geſetzen des Landes dieſe Beförderung der National-Schiffahrt ausſchließlich vorbehalten iſt.

Artikel 6.

In Betracht, daß die an den Mündungen der Schelde, der Maas, der Ems, der Weſer und der Elbe gelegenen Häfen, mit Rückſicht auf die geographiſche Lage der Staaten des Zollvereins der Zahl der für ihre Einfuhr und Ausfuhr wichtigſten Wege beigerechnet werden müſſen, ſind die Hohen vertragenden Theile übereingekommen, dieſe Häfen den Häfen des Zollvereins in Allem, was auf die gegenſeitige Schiffahrt, Einfuhr und Ausfuhr des Zollvereins und des Königreichs beider Sicilien Bezug hat, gleichzuſtellen. Demgemäß ſollen die Erzeugniſſe des Bodens und des Gewerbfleißes des Zollvereins, welche auf Zollvereinsſchiffen in den gedachten Häfen oder auch in den Häfen an den Mündungen irgend eines anderen Fluſſes zwiſchen der Schelde und Elbe, in welchen ſich ein die Staaten des Zollvereins berührender ſchiffbarer Fluß ergießt, verladen und auf direktem Wege in die Häfen des Königreichs beider Sicilien eingeführt werden, dort genau ebenſo zugelaſſen und behandelt werden, als wenn ſie auf direktem Wege aus einem Hafen des Zollvereins und unter der Flagge eines der Zollvereinsſtaaten kämen, und die Zollvereinsſchiffe, welche auf direktem Wege von den vorerwähnten Häfen nach einem Hafen des Königreichs beider Sicilien kommen, ſollen dort genau ebenſo behandelt werden, als wenn ſie auf direktem Wege aus einem Hafen des Zollvereins kämen. Desgleichen ſollen die Schiffe des Zollvereins und ihre Ladungen, wenn ſie aus den Häfen des Königreichs beider Sicilien nach den oben gedachten Häfen gehen, bei ihrem Ausgange ebenſo behandelt werden, als wenn ſie auf direktem Wege nach einem Hafen des Zollvereins zurückkehrten.

In Erwiederung deſſen ſollen die Erzeugniſſe des Königreichs beider Sicilien, welche auf direktem Wege aus dieſem Königreich kommen und unter der Flagge beider Sicilien über die oben bezeichneten Häfen in den Zollverein eingeführt werden, ebenſo behandelt werden, als wenn

ſie auf direktem Wege durch Schiffe des Königreichs beider Sicilien in einen Hafen des Zollvereins eingeführt würden.

Man iſt dahin einverſtanden, daß die Gleichſtellung der in dieſem Artikel gedachten fremden Häfen mit den Häfen des Zollvereins nur unter der Bedingung zuläſſig ſein wird, daß in dieſen Häfen die Schiffe beider Sicilien, welche von den Häfen des Königreichs beider Sicilien kommen oder dorthin gehen, nicht weniger günſtig, als die Schiffe des Zollvereins werden behandelt werden.

Artikel 7.

In Allem, was das Aufſtellen der Schiffe, ihr Ein- und ihr Ausladen in den Häfen und auf den Rheden der Staaten der beiden Hohen vertragenden Theile betrifft, ſoll den Nationalſchiffen keine Begünſtigung noch Bevorzugung bewilligt werden, die nicht in gleicher Weiſe auch den Schiffen des anderen Hohen vertragenden Theils bewilligt wird.

Artikel 8.

Da es die Abſicht der Hohen vertragenden Theile iſt, keine Unterſcheidung zwiſchen den Schiffen ihrer beiderſeitigen Staaten nach ihrer Nationalität, in Betreff des Ankaufs der auf dieſen Schiffen eingeführten Erzeugniſſe oder anderen Gegenſtände des Handels zuzulaſſen, ſo ſoll in dieſer Rückſicht weder direkt noch indirekt, weder durch den einen oder anderen der beiden Hohen vertragenden Theile noch durch irgend eine Geſellſchaft, irgend eine Korporation oder irgend einen Agenten, in ihrem Namen oder unter ihrer Autorität, den Einfuhren der einheimiſchen Schiffe irgend ein Vorrecht oder Vorzug bewilligt werden.

Artikel 9.

Die Schiffe des einen der beiden Hohen vertragenden Theile, welche in einen der Häfen des anderen einlaufen, und welche daſelbſt nur einen Theil ihrer Ladung löſchen wollen, können, ebenſo wie die Nationalſchiffe, vorausgeſetzt, daß ſie ſich nach den Geſetzen und Reglements des Landes richten, den nach einem anderen Hafen deſſelben oder eines anderen Landes beſtimmten Theil der Ladung an Bord behalten, und ihn wieder ausführen, ohne genöthigt zu ſein, für dieſen Theil der Ladung irgend eine Zollabgabe, außer wegen der Bewachung, zu entrichten.

Die Schiffe der beiden Hohen vertragenden Theile ſollen in gleicher Weiſe, wenn ſie im Laden begriffen ſind, ihre Ladung allmählig in den Häfen deſſelben Staates vervollſtändigen dürfen, vorausgeſetzt, daß ſie ſich mit keinem anderen Handelsverkehr, als dem auf das Laden bezüglichen, befaſſen.

Artikel 10.

Die Schiffe eines der Staaten des Zollvereins oder des Königreichs beider Sicilien, welche in einen der Häfen der Hohen vertra-

genden Theile im Nothfalle einlaufen, ſollen daſelbſt weder für das Schiff, noch für ſeine Ladung andere Abgaben bezahlen, als diejenigen, welchen die Nationalſchiffe in gleichem Falle unterworfen ſind, und ſollen daſelbſt gleiche Begünſtigungen und Freiheiten genießen, vorausgeſetzt, daß die Nothwendigkeit des Einlaufens geſetzlich feſtgeſtellt iſt, daß ferner dieſe Schiffe keinen Handelsverkehr treiben, und daß ſie ſich in dem Hafen nicht längere Zeit aufhalten, als der Umſtand, welcher das Einlaufen nothwendig gemacht hat, erheiſcht. Das Aus- und Wiedereinladen, welches durch das Bedürfniß einer Ausbeſſerung der Schiffe veranlaßt wird, ſoll als Handelsverkehr nicht angeſehen werden.

Artikel 11.

Im Falle der Strandung oder des Schiffbruchs eines Schiffes der Staaten des einen der Hohen vertragenden Theile an den Küſten des anderen wird dem Kapitain und der Mannſchaft, ſowohl für ihre Perſonen, als auch für das Schiff und deſſen Ladung, alle Hülfe und Beiſtand geleiſtet werden. Die Maaßregeln wegen der Bergung werden in Gemäßheit der Landesgeſetze Statt finden. Alles, was von dem Schiff und der Ladung geborgen ſein wird, oder der Erlös aus dieſen Gegenſtänden, wenn dieſelben verkauft worden ſind, ſoll den Eigenthümern oder den Rechtsvertretern derſelben zurückgegeben werden, und es ſollen keine höheren Bergungskoſten entrichtet werden, als diejenigen, welchen die Nationalen in gleichem Falle unterworfen ſein würden.

Die geborgenen Waaren ſollen zu keiner Abgaben-Entrichtung verpflichtet ſein, es ſei denn, daß ſie in den Verbrauch übergehen.

Artikel 12.

Auf die Erzeugniſſe des Bodens oder des Gewerbfleißes der Staaten der Hohen vertragenden Theile, mögen ſie zur See oder zu Lande von dem einen in den anderen eingeführt werden, ſoll weder eine andere oder höhere Zollabgabe noch eine ſonſtige Auflage gelegt werden, als diejenige, welche auf dieſelben Erzeugniſſe gelegt iſt, die von irgend einem anderen Lande eingeführt werden.

Derſelbe Grundſatz ſoll in Betreff der Ausfuhr-Abgaben beobachtet werden.

Die Hohen vertragenden Theile verpflichten ſich, weder die Einfuhr irgend eines Artikels, welcher das Erzeugniß des Bodens oder des Gewerbfleißes der Staaten des anderen iſt, noch die Ausfuhr irgend eines Handelsartikels nach den Staaten des anderen vertragenden Theils, mit einem Verbote zu belegen, wenn nicht dieſelben Verbote ſich gleichmäßig auf alle fremde Staaten erſtrecken.

Artikel 13.

Wenn in der Folge einer der beiden Hohen vertragenden Theile anderen Nationen hinſichtlich des Handels oder der Schiffahrt irgend

eine beſondere Begünſtigung bewilligen möchte, ſoll dieſe Begünſtigung alsbald auch auf den Handel oder die Schiffahrt des anderen vertragenden Theils Anwendung finden, welcher dieſelbe unentgeltlich genießen ſoll, wenn die Bewilligung unentgeltlich geſchehen iſt, oder gegen Gewährung derſelben oder einer äquivalenten Vergeltung, wenn für die Bewilligung etwas bedungen iſt.

Artikel 14.

Es iſt unter den Hohen vertragenden Theilen vereinbart, daß alle Erzeugniſſe des Bodens und des Gewerbfleißes der Staaten des Zollvereins, welche auf direktem Wege in die Häfen des Königreichs beider Sicilien durch Schiffe des Zollvereins oder durch Schiffe beider Sicilien eingeführt werden, einen Nachlaß von 10 Procent auf die durch den Zolltarif angeordneten Zölle für die ganze Dauer des gegenwärtigen Vertrages genießen ſollen.

Man iſt ebenſowohl dahin einverſtanden, daß die Zollvereinsſtaaten zufolge der Beſtimmungen des gegenwärtigen Vertrags alle Tarifermäßigungen mitzugenießen haben werden, welche anderen Nationen und namentlich Frankreich bewilligt worden ſind.

Und um hiefür eine Gegenleiſtung zu gewähren, machen Seine Majeſtät der König von Preußen ſowohl für Sich als im Namen der anderen Mitglieder des Zollvereins Sich verbindlich, für die Dauer des gegenwärtigen Vertrags die zur Zeit für Oel in Fäſſern beſtehende Eingangsabgabe um 20 Procent zu ermäßigen.

Und außerdem erklären Seine Majeſtät der König von Preußen, daß die Vorſchriften der Kabinetsordre vom 20. Juni 1822, welche die Schiffe der Nationen, von denen die Preußiſchen Schiffe und ihre Ladungen nicht auf demſelben Fuße behandelt werden, wie die Nationalſchiffe oder die Schiffe der begünſtigteſten Nation, außerordentlichen Flaggengeldern unterwerfen (nämlich: 1. beladene Schiffe mit zwei Thalern pro Laſt beim Eingang und mit einem Thaler pro Laſt beim Ausgang; 2. Schiffe, die nur bis zum vierten Theil ihrer Tragfähigkeit oder weniger beladen ſind, mit einem Thaler pro Laſt beim Eingang und einem halben Thaler pro Laſt beim Ausgang) ferner nicht mehr auf die Schiffe beider Sicilien anwendbar ſein ſollen, vorausgeſetzt, daß dieſe Schiffe auf direktem Wege aus einem der Häfen des Königreichs beider Sicilien nach einem der Preußiſchen Häfen kommen, oder daß ſie aus einem Preußiſchen Hafen mit der direkten Beſtimmung für einen der Häfen des Königreichs beider Sicilien ausgehen.

Artikel 15.

Alle Mal, wenn in den Staaten des einen der beiden Hohen vertragenden Theile die aus den Staaten des andern eingeführten Waaren nach dem Werthe verzollt werden, ſoll der Zollſatz in nachſtehender Weiſe beſtimmt und feſtgeſtellt werden: die Eigenthümer oder Confi-

gnatare der gedachten Waaren ſollen, wenn ſie ſich auf dem Zollamt zur Berichtigung des Zolls einfinden, eine Declaration unterzeichnen, welche deren Werth nach ſolcher Schätzung angiebt, als ſie für dieſelben eintreten zu laſſen für gut finden. Dieſe Declaration muß von den Zollbeamten ohne Schwierigkeit angenommen werden: in dem Falle, wo ſie die Werthsangabe für zu gering halten möchten, ſoll ihnen nur die Befugniß zuſtehen, die Waare nach ſich zu nehmen, während ſie dafür den Declarirenden eine dem deklarirten Werthe gleiche Summe und ein Zehntheil darüber zahlen. Alle Abgaben, welche die Eigenthümer oder Conſignatare auf die eingeführten Waaren ſchon bezahlt haben möchten, ſollen ihnen zugleich wieder erſtattet werden.

Artikel 16.

In Rückſicht auf die weite Entfernung, welche die beiderſeitigen Länder der Hohen vertragenden Theile von einander trennt, und in Rückſicht auf die Ungewißheit über die verſchiedenen möglichen Ereigniſſe, welche daraus hervorgeht, iſt man übereingekommen, daß ein dem einen der vertragenden Theile angehöriges Handelsſchiff, welches nach einem im Augenblicke der Abfahrt dieſes Schiffes vorausſetzlich blokirten Hafen beſtimmt iſt, dennoch nicht wegen eines erſten Verſuchs, in den gedachten Hafen einzulaufen, aufgebracht oder verurtheilt werden ſoll, es ſei denn, daß bewieſen werden könnte, daß gedachtes Schiff während der Fahrt die Fortdauer der Blokade des in Rede ſtehenden Platzes habe in Erfahrung bringen können und müſſen. Dagegen ſollen diejenigen Schiffe, welche, nachdem ſie bereits einmal zurückgewieſen worden, zum zweiten Male auf derſelben Reiſe das Einlaufen in denſelben Hafen während der Dauer dieſer Blokade verſuchen möchten, dann der Aufbringung und Verurtheilung unterliegen.

Artikel 17.

Die Schiffe der Staaten des Zollvereins und die Schiffe des Königreichs beider Sicilien ſollen der Freiheiten und Vortheile, welche ihnen die gegenwärtige Uebereinkunft bewilligt, nicht anders theilhaftig werden können, als wenn ſie ſich im Beſitze derjenigen Papiere und Zeugniſſe befinden, welche in den darüber in den beiderſeitigen Ländern beſtehenden Reglements zur Feſtſtellung ihres Hafens und ihrer Nationalität erfordert werden.

Artikel 18.

Die Hohen vertragenden Theile geſtehen ſich gegenſeitig die Befugniß zu, in den Häfen und Handelsplätzen des anderen Conſuln, Viceconſuln und Handelsagenten zu ernennen, indem ſie ſich jedoch vorbehalten, ſolche an denjenigen Plätzen nicht zuzulaſſen, hinſichtlich deren ſie es für angemeſſen halten möchten eine allgemeine Ausnahme zu machen. Dieſe Conſuln, Viceconſuln oder Agenten ſollen dieſelben Privilegien, Befugniſſe und Freiheiten genießen, welche diejenigen der

begünſtigteſten Nationen genießen; in dem Falle aber, daß dieſelben Handel treiben wollen, ſind ſie gehalten, ſich denſelben Geſetzen und Gewohnheiten zu unterwerfen, denen die Privatperſonen ihrer Nation in Bezug auf ihre Handelsverbindlichkeiten an demſelben Orte unterworfen ſind.

Artikel 19.

Die beiderſeitigen Conſuln ſollen die Befugniß haben, die Matroſen, welche von den Schiffen ihrer Nation deſertirt ſind, verhaften zu laſſen, und ſie entweder an Bord oder in ihr Land zurückzuſenden. Zu dieſem Behufe werden ſie ſich ſchriftlich an die zuſtändigen Ortsbehörden wenden, und durch Vorlegung der Schiffsregiſter oder der Muſterrolle, in Urſchrift oder in gehörig beglaubigter Abſchrift, oder durch andere amtliche Documente den Nachweis führen, daß die Individuen, welche ſie reclamiren, zu der gedachten Schiffsmannſchaft gehört haben. Auf den in ſolcher Weiſe begründeten Antrag wird die Auslieferung ihnen nicht verweigert werden können. Es ſoll ihnen aller Beiſtand bei der Aufſuchung und Verhaftung der gedachten Deſerteurs geleiſtet werden, welche auf den Antrag und die Koſten der Conſuln ſelbſt in den Landesgefängniſſen ſo lange feſtzuhalten und zu bewahren ſind, bis dieſe Agenten eine Gelegenheit zu ihrer Fortſendung gefunden haben. Wenn eine ſolche Gelegenheit ſich jedoch innerhalb einer Friſt von drei Monaten, von dem Tage der Verhaftung an gerechnet, nicht zeigen ſollte, würden die Deſerteurs in Freiheit zu ſetzen ſein und wegen derſelben Urſache nicht weiter verhaftet werden können. Man iſt übereingekommen, daß die Seeleute, welche Unterthanen des anderen Staates ſind, von der gegenwärtigen Beſtimmung ausgenommen ſein ſollen.

Artikel 20.

Die Kapitaine und Führer der Schiffe der Zollvereinsſtaaten und des Königreichs beider Sicilien ſollen gegenſeitig von jeder Verbindlichkeit frei ſein, ſich in den beiderſeitigen Häfen der Hohen vertragenden Theile an die öffentlichen Spediteure zu wenden, und demzufolge ſollen ſie ſich ebenſowohl ihrer Conſuln, als der von dieſen etwa bezeichneten Spediteure bedienen können, die Fälle ausgenommen, welche in den Geſetzen des betreffenden Landes vorhergeſehen ſind, in deren Beſtimmungen durch den gegenwärtigen Vorbehalt nichts geändert wird.

Artikel 21.

Die Unterthanen und Bürger jedes der beiden Hohen vertragenden Theile ſollen das völlige und unbeſtreitbare Recht haben, in den Staaten des anderen zu reiſen und zu wohnen, und ſie ſollen zu dieſem Zweck ſowohl für ihre Perſonen als für ihr Eigenthum denſelben Schutz und dieſelbe Sicherheit genießen, deren die Landeseinwohner oder die Unterthanen der begünſtigteſten Nation genießen, jedoch unter

der Verpflichtung, ſich den beſtehenden Handels- und Polizei-Verordnungen zu unterwerfen. Sie ſollen das Recht haben, Grundſtücke zu beſitzen, Häuſer und Waarenlager inne zu haben, und über ihr perſönliches Eigenthum, von welcher Art und Benennung es auch ſei, durch Verkauf, Schenkung, Tauſch oder letztwillige Verordnung, oder auf irgend eine andere Weiſe zu verfügen, ohne daß ihnen das geringſte Hinderniß in den Weg geſtellt wird.

Sie ſollen unter keinem Vorwande gehalten ſein, andere Steuern oder Auflagen zu entrichten, als diejenigen, welche in denſelben Staaten von den Unterthanen der begünſtigteſten Nation entrichtet werden oder künftig entrichtet werden können. Sie ſollen von jedem Kriegsdienſt, zur See wie zu Lande, von gezwungenen Anlehen und jeder anderen außerordentlichen Anflage, welche nicht allgemein und durch ein Geſetz eingeführt wird, ausgenommen ſein. Ihre Wohnungen, Waarenlager und Alles, was einen Theil davon bildet und ihnen als Gegenſtand des Handels oder zur Bewohnung angehört, ſoll reſpectirt werden. Sie ſollen keinen eigenmächtigen Nachſuchungen oder Nachforſchungen unterworfen werden. Man ſoll keine willkührliche Prüfung oder Einſichtnahme ihrer Bücher, Papiere und Handels-Rechnungen ausführen dürfen, und die Maaßregeln dieſer Art ſollen nur in Folge eines geſetzlichen Beſchluſſes der zuſtändigen Behörden Statt finden können.

Die Unterthanen und Bürger des einen der Hohen vertragenden Theile ſollen in den Staaten des anderen nach freier Wahl ihre eignen Angelegenheiten ſelbſt beſorgen oder deren Wahrnehmung jeder Perſon übertragen können, welche ſie zu ihrer Mittelsperſon, ihrem Factor oder Agenten beſtellen wollen, ohne in der Wahl dieſer Perſonen in irgend einer Weiſe beſchränkt zu ſein. Sie ſollen nicht gehalten ſein, einen Lohn oder eine Vergütigung an irgend eine Perſon zu zahlen, die nicht von ihnen gewählt worden iſt. In allen Fällen ſoll dem Käufer und dem Verkäufer volle Freiheit gelaſſen werden, mit einander zu handeln und den Preis irgend eines Gegenſtandes oder einer Waare, welche in die beiderſeitigen Staaten eingeführt wird oder zur Ausfuhr aus denſelben beſtimmt iſt, feſtzuſtellen, ausgenommen im Allgemeinen diejenigen Angelegenheiten, für welche die Geſetze und die Gewohnheiten des Landes die Vermittlung beſonderer Agenten erfordern.

Die Unterthanen und Bürger der beiden Hohen vertragenden Theile ſollen in den beiderſeitigen Staaten nicht einem ſtrengeren Reviſions- und Unterſuchungs-Verfahren Seitens der Zollbeamten unterworfen werden, als dasjenige iſt, welchem die Nationalen unterworfen ſind.

Artikel 22.

Jeder deutſche Staat, welcher dem deutſchen Handels- und Zollvereine beitreten wird, ſoll als mitvertragender Theil bei dem gegenwärtigen Vertrage angeſehen werden.

Artikel 23.

Der gegenwärtige Vertrag ſoll in Wirkſamkeit bleiben bis zum 1. Januar 1857, und falls nicht ſechs Monate vor dem Ablauf dieſes Zeitpunkts der eine oder andere der Hohen vertragenden Theile mittelſt einer amtlichen Erklärung ſeine Abſicht, die Wirkſamkeit deſſelben aufhören zu laſſen, zu erkennen gegeben hat, ſoll ſeine verbindliche Kraft bis zum 1. Januar 1858 fortdauern. Vom 1. Januar 1858 an wird ſeine Wirkſamkeit erſt zwölf Monat nach dem Zeitpunkt aufhören, wo einer der Hohen vertragenden Theile dem anderen ſeine Abſicht, denſelben nicht länger aufrechthalten zu wollen, erklärt haben wird.

Artikel 24.

Die Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages ſollen zu Neapel in einer Friſt von drei Monaten, vom Tage der Unterzeichnung an gerechnet, oder wo möglich früher, ausgewechſelt werden.

Zu Urkund deſſen haben die beiderſeitigen Bevollmächtigten denſelben unterzeichnet und ihm die Siegel ihrer Wappen beigedrückt.

Geſchehen zu Neapel den 27. Januar des Jahres der Gnade 1847.

(gez.) Baron v. Brockhauſen.
(L. S.)

(gez.) Giuſtino Fortunato.
(L. S.)

(gez.) M. Principe di Comitini
(L. S.)

(gez.) Antonio Spinelli.
(L. S.)

NB. Rückſichtlich der Schiffahrts-Verhältniſſe Preußens und Rußlands ſiehe den Schluß des Vorworts.

Fünfte Abtheilung.

Anhang

zur Ergänzung des in den vorhergehenden Abschnitten enthaltenen Materials.

Zur ersten Abtheilung.

A. Ergänzung der Bemerkungen über das Consular-Reglement.

1. Zu §. I. No. 3. Seite 8.

Die Post-Schiffe der Königlichen Regierung erhalten statt der für die Handels-Marine zur Bekundung der Nationalität vorgeschriebenen Dokumente (Beylbrief, Vermessungs-Attest und Musterrolle) besondere Abfertigungs-Papiere, wodurch sie sich als Preußische, für den Postdienst bestimmte Staats-Schiffe legitimiren.

2. Zu §. II. No. 4. Seite 20.

Die Staats-Postschiffe sind bei ihren regelmäßig wiederkehrenden Fahrten, worüber mit den fremden Regierungen besondere Verträge bestehen, von der im Consular-Reglement angeordneten Verpflichtung, sich in den Königlichen Consulaten zu melden, im Allgemeinen zwar nicht betroffen. Ihre Führer haben jedoch die Weisung erhalten, alljährlich nach der ersten Ankunft in dem fremden Hafen, wo ein Königlicher Consular-Beamter residirt, sich demselben, sobald es ihre Dienstpflicht gestattet, persönlich vorzustellen, und ihm über den Fahrplan, die Besatzung u. s. w. jede gewünschte Auskunft bereitwillig zu ertheilen. Wenn die Postschiffe des Staats zu außerordentlichen, nicht vertragsmäßigen Fahrten benutzt werden, so hat sich der Kapitain seiner Instruction zufolge jedes Mal mit seinen Legitimations-Papieren im Consulat einzufinden.

Gebühren sind von dergleichen Schiffen aus dem Grunde der Meldung bei dem Consular-Beamten unter keinen Umständen zu entrichten.

3. Zu §. VII. No. 3. Seite 47.

In Abſicht der Heimſchaffung entwichener Seeleute iſt in mehreren Verträgen Preußens mit andern Staaten ausdrücklich beſtimmt, daß gegenſeitig die betreffenden Ortsbehörden unter gewiſſen Vorausſetzungen verpflichtet ſein ſollen, den betheiligten Conſular-Beamten den nöthigen Beiſtand zu gewähren. Es iſt dies namentlich in folgenden dieſſeitigen Verträgen geſchehen: mit Nord-Amerika vom 1. Mai 1828 Art. 11., mit Portugal vom 20. Februar 1844 Art. 17., mit Belgien vom 1. September 1844 Art. 13., und mit Sardinien vom 23. Juni 1845 Art. 17., mit dem Königreiche beider Sicilien vom 27. Januar 1847 Art. 19. Eine ähnliche Verabredung iſt auch mit Oldenburg im Jahre 1845 getroffen worden.

4. Zu §. XVI. Seite 83.

Die conſulariſchen Privat-Bevollmächtigten, welche ſich bei größeren Conſulats-Diſtricten auf Punkten außerhalb der Reſidenz des Haupt-Beamten als feſte ſtellvertretende Organe des Letzteren in dem Perſonale der dieſſeitigen Conſulats-Verwaltung vorfinden, ſtehen mit der Königlichen Regierung nicht unmittelbar in Verbindung, und beſitzen auch kein eigentliches Exequatur. Der vorgeſetzte Conſul, von welchem ſie mit Auftrag verſehen ſind, hat für ihre Geſchäftsführung perſönlich die Verantwortlichkeit. Es liegt ihm gleichwohl ob, zu dergleichen Anſtellungen, bevor er ſie ausführt, jedes Mal die dieſſeitige Genehmigung nachzuſuchen. Auch pflegen die fremden Behörden eine beſondere Benachrichtigung zu verlangen, um auf Anſtellungen dieſer Art Rückſicht zu nehmen. In dem Verhältniß zu den Königlichen Unterthanen macht es an ſich keinen Unterſchied, ob der Conſular-Beamte mit einem unmittelbar von Seiner Majeſtät Allerhöchſtſelbſt vollzogenen Patente oder nur mit einem Privat-Commiſſorium verſehen iſt.

Es ſind daher an dergleichen conſulariſche Privat-Bevollmächtigte namentlich auch dieſelben Gebühren zu entrichten, wie an Königliche Conſular-Beamte. Wenn ſich aber ein Königlicher Conſular-Beamte außerhalb des Hafens ſeiner Reſidenz eines Commiſſionairs bedient, der als legitimirtes Organ der Conſulats-Verwaltung nicht anerkannt iſt, ſo findet die Beſtimmung der Anmerkung 2. des Conſulats-Gebühren-Tarifs vom 10. Mai 1832 Seite 77 Anwendung, wonach auf ſolchen Punkten eines conſulariſchen Diſtricts, an welchen kein Conſular-Beamter domicilirt iſt, die Verpflichtung zur Entrichtung der allgemeinen Conſulats-Gebühr nur dann eintritt, wenn der Schiffer die amtlichen Functionen des Conſulats anderweit, als zur Beſcheinigung der Meldung in Anſpruch nimmt.

Die von der Königlichen Regierung genehmigten und deshalb in

das Consulats-Verzeichniß aufgenommenen Privat-Mandatare dürfen bei schriftlichen Ausfertigungen, zu welchen ihre Geschäftsführung ihnen Veranlassung geben kann, ein Dienstsiegel gebrauchen. Doch muß auf demselben das obwaltende Vollmachts-Verhältniß ausdrücklich angegeben sein, also etwa durch folgende Inschrift:

„Königlich Preußisches Consulat zu N., dessen Bevollmächtigter zu N."

B. Ergänzung und Berichtigung des Verzeichnisses der im Auslande angestellten Preußischen Consuln, Seite 85.

Afrika.

Zum Ressort des Königl. Consuls zu Algier.

Bona, ... Hr. St. A. Rent } Cons. Privat-Bevoll-
Oran, ... - E. Leoni } mächtigte.

Belgien.

Antwerpen, ... Hr. Adrien Saportas gestorben.

Dänemark.

Thistedt, ... Consul für die nordwestliche Küste von Jütland (vacat.)

In den dänischen Besitzungen.

St. Thomas (Antillen), ... Hr. O. J. Bergeest, Consul.

Frankreich.

Cette und Montpellier, . . . Hr. A. Lichtenstein, Consul.

Großbritannien und Irland.

(E.) Cardiff, ... Hr. R. W. Parry.
(E.) Gloucester *), ... Hr. W. Ph. Price.
(S.) Grangemouth, ... Hr. Joh. Theodor Salveson.
(E.) Sheerneß *),
Rochester und Faversham, Hr. W. W. Bentham.
(J.) Waterford *), ... Hr. W. Marchant Ardagh.

Mexico.

Tampico, ... Hr. Fr. Clauſſen, Consul.
Vera-Cruz, ... Hr. H. d'Oleire.

---

*) und für die der örtlichen Gerichtsbarkeit unterworfene angrenzende Küste.

Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

Boston, ... Hr. Fr. Aug. Hirsch, Vice-Consul.

Oesterreich.

Venedig, ... Hr. J. Treves, Consul.

Portugal.

Madeira, ... Hr. Francis Turnes Borrett, Consul.

Rußland und Polen.

Odessa, (vacat.)
St. Petersburg, . . . Hr. Joh. Bernh. Kempe, Consul.
Warschau, ... Hr. C. Jacobson, Kanzleirath.
Hr. Klein, General-Consular-Secretair.

Schweden und Norwegen.

Wisby auf der Insel Gothland, . Hr. J. N. Kinberg, Consul.

Spanien.

Cadix, ... Hr. F. W. Uhthoff, Vice-Consul.

Türkei.

Damascus, ... Hr. Piceiotto, Consular-Agent.
Ibraïla, ... Hr. Fr. Martin, Consular-Agent.
Salonik, ... Hr. Blunt, Consul ad interim.

C. Ueber das Verhältniß der fremden Consular-Beamten in Preußen.

Die in den Preußischen Staaten angestellten fremden Consular-Beamten, soweit sie mit dem Exequatur der Königlichen Regierung versehen sind, können, unter der Voraussetzung gehöriger Beobachtung des Reciprocums, auf die diesseitige Anerkennung aller derjenigen Gerechtsame rechnen, welche sie unbeschadet der diesseitigen Souverainitäts-Rechte nach den Grundsätzen des Völkerrechts und dem übereinstimmenden Herkommen der Staaten in Anspruch zu nehmen befugt sind. Es wird aber überall angenommen, daß den Consular-Beamten, obgleich ihnen die eigentlich diplomatischen Prärogative im Allgemeinen nicht zustehen und obgleich ihnen unbedingt die Verpflichtung obliegt, sich bei der Ausübung ihrer Befugnisse nach den Gesetzen des Landes zu richten, wo sie residiren, doch ein gewisser öffentlicher Charakter nicht abzusprechen ist.

Demgemäß mögen die in den Königlichen Staaten angeſtellten fremden Conſular-Beamten, was zuvörderſt im Allgemeinen die Beſchaffenheit ihrer Funktion betrifft, das Handels- und Schiffahrts-Intereſſe ihrer Nation wahrnehmen und über deren Gerechtſame in Handels- und Schiffahrts-Sachen wachſam ſein, auch in den perſönlichen Angelegenheiten ihrer Nationalen, welche Handel und Schiffahrt treiben, mit Rath und That Beiſtand gewähren; ſie können die Streitigkeiten derſelben compromiſſariſch vermitteln und Certificate in Handels- und Schiffahrts-Sachen ausſtellen.

Es ſteht ihnen aber dabei, wenn und in wiefern nicht durch beſondere Verabredungen etwas Anderes beſtimmt iſt, keinesweges die Befugniß zu, gegen ihre Nationalen auf dieſſeitigem Gebiete eine executoriſche Gewalt auszuüben, oder Behufs der Ausübung einer ſolchen Gewalt die Hülfe der dieſſeitigen Behörden in Anſpruch zu nehmen. Sie können im Allgemeinen überhaupt keine Akte der Polizei und Jurisdiktion vornehmen, welche den Behörden des Orts zuſtehen, indem dieſelben Grundſätze, welche für die Preußiſchen Conſular-Beamten durch das Reglement von 1796 in dieſer Beziehung vorgeſchrieben ſind, auch den fremden Conſular-Beamten gegenüber dieſſeits zum Maaßſtabe dienen.

Die in den Königlichen Staaten angeſtellten fremden Conſular-Beamten können alſo namentlich auch in Havarie- und Strandungs-Sachen, ſelbſt wenn ſie ſich als Special-Bevollmächtigte der Intereſſenten zu legitimiren im Stande ſind, zur Ausübung ſolcher Funktionen nicht verſtattet werden, welche nach der dieſſeitigen Verfaſſung ausſchließlich zum richterlichen Reſſort gehören. Sie ſind z. B. nicht für befugt zu erachten, den Verkauf eines Wracks kraft eigener Autorität zu veranlaſſen. Sie können aus demſelben Grunde auch keinen Eid von Preußiſchen Unterthanen abnehmen. Die Vereidigung ihrer Nationalen in Angelegenheiten, über welche im Auslande verhandelt wird, iſt den fremden Conſular-Beamten dieſſeits nicht benommen. Auch die Aufnahme von See-Proteſten, welche ein fremder Schiffer auf dieſſeitigem Gebiete zu bewirken wünſcht, iſt dem Conſular-Beamten ſeiner Nation von der Königlichen Regierung geſtattet, inſoweit davon außerhalb der Preußiſchen Lande lediglich in dem gegenſeitigen Verhältniß fremder Unterthanen Gebrauch gemacht werden ſoll. Vor den dieſſeitigen Behörden und gegen dieſſeitige Unterthanen haben dergleichen fremde Conſulats-Urkunden keine verbindliche Kraft.

Oeffentliche Bekanntmachungen fremder Conſular-Beamten innerhalb der Preußiſchen Staaten ſind von der Cenſur nicht ausgeſchloſſen.

In andern Beziehungen werden dagegen allerdings gewiſſe conſulariſche Immunitäten anerkannt. In Betreff derſelben iſt zu unter-

ſcheiden, ob ein fremder Conſular-Beamte für ſeine Perſon dieſſeitiger Unterthan iſt oder nicht.

Solche Conſular-Beamte, welche nicht im dieſſeitigen Unterthanen-Verbande ſtehen, werden von direkten und perſönlichen Leiſtungen an den Staat ſowohl als an die Kommune, ingleichen von militairiſcher Einquartierung frei gelaſſen, ſofern ſie dieſſeits kein Gewerbe treiben und auch kein Grundſtück beſitzen.

Conſular-Beamte der anderen Kategorie haben in dieſen Beziehungen nur das Recht zu verlangen, daß ihnen geſtattet werde, ſich durch Subſtitute oder Geldentſchädigung von perſönlichen Leiſtungen frei zu machen, ſoweit es ſich nicht um den Militairdienſt handelt, und daß ferner bei der Bemeſſung von Einquartierung ihnen derjenige Wohnungsraum frei gelaſſen werde, deſſen ſie zur Führung ihres Amts und zur Aufbewahrung ihres Dienſt-Archivs bedürfen.

Im Uebrigen wird in den dieſſeitigen Unterthanenpflichten durch die Zulaſſung zu einem fremden Conſulatspoſten nichts geändert. Es gilt dies namentlich in Bezug auf die allgemeine Verpflichtung zum Kriegsdienſte. Daher kann ſolchen dieſſeitigen Unterthanen, welche noch zu wirklichem Dienſt in dem ſtehenden Heere verpflichtet ſind, die Annahme eines fremden Conſulatpoſtens überhaupt nicht geſtattet werden. Beſchränkt ſich die Militairpflichtigkeit eines zu fremden Conſulardienſten erwählten dieſſeitigen Unterthanen auf das Landwehr-Verhältniß, ſo wird ihm von der Königlichen Regierung, falls keine andern Bedenken obwalten, das Exequatur zwar bewilligt, jedoch mit dem ausdrücklichen Vorbehalte der Erfüllung ſeiner Militairpflichten. Daſſelbe gilt in Betreff ſolcher Individuen, welche noch der Reſerve des ſtehenden Heeres angehören.

In Bezug auf den Gerichtsſtand iſt für dieſſeitige Unterthanen die Annahme eines fremden Conſulatspoſtens im Allgemeinen nicht von Einfluß. Den consules missi werden nur bei der Kriminal-Rechtspflege und für den Fall einer Verhaftung gewiſſe Rückſichten gewidmet. Es ſind von der Königlichen Regierung in Bezug auf die Fragen des Gerichtsſtandes der in Preußen angeſtellten fremden Conſular-Beamten, abgeſehen von dere neigentlichen Dienſtverhältniſſen, ſoweit nicht beſondere Verabredungen etwas Anderes beſtimmen, folgende Grundſätze unter der Vorausſetzung der Gegenſeitigkeit allgemein angenommen:

In Civilſachen und in Sachen der freiwilligen Gerichtsbarkeit ſind die in den Königlichen Staaten angeſtellten fremden Conſularbeamten, ohne weiteren perſönlichen Unterſchied, im Allgemeinen den dieſſeitigen Gerichten unterworfen, mögen ſie Preußiſche Unterthanen ſein oder nicht, in welchem letzteren Falle ſie dieſſeits zunächſt wie andere fremde Unterthanen behandelt werden, welche innerhalb der Königlichen Staa-

ten einen bestimmten Wohnsitz genommen haben. Es macht keinen Unterschied, ob das Rechtsgeschäft, aus welchem geklagt wird, im Inlande oder im Auslande eingegangen ist, imgleichen ob der Gläubiger für seine Person dem Inlande oder dem Auslande angehört. Dabei erkennt aber die Königliche Regierung das frühere heimathliche Civilforum des fremden Unterthanen, der auf diesseitigem Gebiete eine fremde Consularstelle bekleidet, als noch fortbestehend an, soweit darauf unbeschadet den diesseitigen Jurisdiktions-Befugnissen gleichzeitig Anspruch zu machen ist. Es kann mithin ein doppelter persönlicher Gerichtsstand begründet sein, bei welchem der Gläubiger die Wahl hat.

Hinsichtlich der Kriminal-Sachen gilt dagegen die Regel, daß solche fremde Consular-Beamte, welche sich nicht in dem Preußischen Unterthanen-Verbande befinden, sobald sie diesseits weder Handel noch Gewerbe treiben, von der diesseitigen Gerichtsbarkeit ausgenommen sind, und daß daher ein in diese Kategorie fallender Verbrecher an diejenige Regierung, in deren Consulatsdiensten er steht, Behufs der Untersuchung und Bestrafung zu überlassen sein würde. Diese Exemtion würde sich indessen immer nicht auf solche strafgesetzlich verbotene Handlungen erstrecken können, durch welche die Rechte des diesseitigen Staats unmittelbar verletzt werden, imgleichen nicht auf solche Fälle, wo das Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit es erheischt, den Schuldigen sofort zur Verantwortung zu ziehen.

Die im diesseitigen Unterthans-Verbande befindlichen fremden Consular-Beamten stehen im Allgemeinen auch hinsichtlich der Strafsachen ausschließlich unter der diesseitigen Gerichtsbarkeit. Dasselbe würde von solchen consules missi gelten, bei welchen die Voraussetzung etwa nicht zuträfe, daß sie diesseits weder Handel noch Gewerbe treiben.

Was noch insbesondere die Frage wegen der diesseitigen Verhaftung eines in den Königlichen Staaten angestellten fremden Consular-Beamten betrifft, so ist es, und zwar ohne Unterschied, ob ein Verbrechen dazu Anlaß giebt, oder ein Privat-Verhältniß, wie letzteres z. B. bei dem Civil-Schulden-Arreste obwaltet, unter der Voraussetzung sonstiger gesetzlicher Begründung, an und für sich unbenommen, eine Maaßregel dieser Art eintreten zu lassen, gleichviel welchem Staate der zu verhaftende Consular-Beamte als Unterthan angehört. Es würde aber vorkommenden Falls, wenigstens in Civil-Sachen, zuvor erst bei dem Königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten deshalb besonders anzufragen sein, und würde letzteres demnächst, wenn die Verhaftung zur Ausführung kommt, der fremden Regierung, deren Consulardienst betheiligt ist, unverzüglich davon Nachricht geben, damit diese auf die Herbeiführung einer anderweiten Vertretung ihrer Handels- und Schiffahrts-Interessen Bedacht nehmen könnte. Eine ähnliche Communication ist auch außer dem Falle der Verhaftung als vorbe-

halten zu betrachten, wenn es ſich um die Eröffnung eines dieſſeitigen Criminal-Verfahrens gegen einen in den Königlichen Staaten angeſtellten fremden Conſular-Beamten handelt.

Die in den Preußiſchen Geſetzen zunächſt für den Civil-Perſonal-Arreſt allgemein vorgeſchriebene Schonung gegen Fremde von einigem Range würde übrigens auch einem consul missus zu Theil werden. Nicht minder haben ſolche fremde Conſular-Beamte in den Königlichen Staaten, welche dieſſeits weder Handel noch Gewerbe treiben, auch kein Grundſtück beſitzen, auf Gleichſtellung mit den Eximirten Anſpruch, wo ein perſönlich bevorzugter Gerichtsſtand beſteht; ſonſt beſtimmt ſich der conſulariſche Gerichtsſtand nach der Natur und Beſchaffenheit der Klage oder des betreffenden Geſchäfts. Abgeſehen von dieſer Schonung bei einer Verhaftung können ſich die fremden Conſular-Beamten in den Königlichen Staaten, ſoweit ſie der dieſſeitigen Gerichtsbarkeit unterworfen ſind, den Formen, welche für die Ausübung derſelben allgemein vorgeſchrieben ſind, weder in Criminal- noch in Civil-Sachen entziehen.

Fremde, mit keinem Exequatur verſehene, nur als Privat-Mandatare fungirende Conſular-Organe ſind für ihre Perſon der conſulariſchen Immunitäten nicht theilhaftig nnd haben bei der Vollziehung ſchriftlicher Akte das obwaltende Auftrags-Verhältniß ausdrücklich mit anzugeben. Es ſind dergleichen Bevollmächtigungen von dem fremden Conſul, welcher ſie vorzunehmen wünſcht, bei dem betreffenden Königlichen Oberpräſidium zur Anzeige zu bringen, welchem letzteren es überlaſſen iſt, die dieſſeitige Anerkennung derſelben unter der vorgedachten Beſchränkung zu bewilligen, falls die Befugniß des Conſuls, Anſtellungen dieſer Art zu vollziehen, an ſich außer Zweifel iſt und auch weder in Rückſicht der Perſönlichkeit des gewählten Mandatars noch in Rückſicht der Verhältniſſe des Orts, wo derſelbe zu fungiren beſtimmt iſt, Bedenken bei der Sache obwalten. Das die conſulariſchen Immunitäten verleihende Exequatur muß in der Regel auf diplomatiſchem Wege verſchafft werden.

Eine unmittelbare Kommunikation der fremden Conſular-Beamten mit den dieſſeitigen Central-Behörden, namentlich dem Miniſterium der auswärtigen Angelegenheiten, ſei es um die dieſſeitige Anerkennung zu erlangen, oder aus anderen Gründen, zu welchen ſich bei dem weiteren Verlauf der Geſchäftsführung Veranlaſſung finden könnte, iſt nur in ſolchen Fällen zuläſſig, wo durch Correſpondenz mit den dieſſeitigen Lokal- oder Provinzial-Behörden, an welche ſich die fremden Conſular-Beamten zunächſt zu wenden haben, das Ziel nicht zu erreichen und zu einer diplomatiſchen Vermittelung keine Gelegenheit iſt.

Zur dritten Abtheilung.

1. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 19. Februar 1847, betreffend die Abänderung der Bestimmung des Hafengeld-Tarifs für den Hafen von Pillau vom 18. Oktober 1838. Anhang zu III. No. I. Litt. a. (Seite 306 des Handbuchs.)

Auf Ihren Antrag vom 9. d. M. will Ich die Bestimmung des Hafengeld-Tarifs für den Hafen von Pillau vom 18. Oktober 1838 Anhang zu III. No. I. Litt. a. dahin abändern, daß den Lootsen ein Liegegeld von 15 Sgr. für jede Nacht fortan nur dann zustehen soll, wenn die Fahrt dadurch, daß das Schiff zu tief liegt, oder durch Nachlässigkeit des Schiffers aufgehalten wird. Ich beauftrage Sie, diesen Meinen Befehl durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 19. Februar 1847.

Friedrich Wilhelm.

An
den Staats- und Finanz-Minister von Düesberg.

---

2. Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 1. Februar 1847, betreffend die von fremden Kriegsfahrzeugen in den diesseitigen Häfen zu entrichtenden Hafen- und Schiffahrts-Abgaben und Lootsengebühren *).

Auf Ihren Bericht vom 20. v. Mts. bestimme Ich in Betreff der, von fremden Kriegsfahrzeugen in den diesseitigen Häfen zu entrichtenden Hafen- und Schiffahrts-Abgaben und Lootsengebühren, was folgt: 1) Kriegsschiffe und andere unter Kriegsflagge fahrende Schiffe derjenigen fremden Mächte, in deren Häfen von solchen Schiffen fremder Flagge keine Hafen- und Schiffahrts-Abgaben erhoben werden, sind von den Hafen- und Schiffahrts-Abgaben in den Preußischen Häfen befreit. 2) Die Führer von Kriegsschiffen oder anderen unter Kriegsflagge fahrenden Schiffen, ohne Ausnahme, haben für die ihnen ge-

*) Befreit von den Hafen- und Schiffahrts-Abgaben sind zur Zeit in diesseitigen Häfen die Kriegsfahrzeuge von England, Frankreich, Rußland, Dänemark, Schweden und den Niederlanden.

währte Lootsenhülfe an Lootsengebühr für jede Begleitungsstrecke Einen Thaler von jedem Fuß der Einsenkung des Schiffskiels zu entrichten. 3) Wenn, auf Verlangen der Führer der zu 2. gedachten Fahrzeuge, von den Lootsen besondere Dienste geleistet werden, welche nicht zu ihren Amtsverrichtungen gehören, als: bugsiren, warpen, einwinden, bergen von Ankern u. s. w., so sind dafür von den Ersteren die besonders tarifirten oder ortsüblichen Gebührensätze zu entrichten. 4) Die entgegenstehenden Bestimmungen der Hafen- und Lootsengelder-Tarife werden hierdurch aufgehoben. — Dieser Mein Befehl ist durch die Gesetzsammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 1. Februar 1847.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An
die Staats-Minister Freiherr von Canitz
und von Düesberg.

---

3. Reglement die zur Abwendung der Einschleppung der Pest und des gelben Fiebers durch den Schiffsverkehr zu treffenden Maßregeln anlangend, vom 30. April 1847.

Unter Aufhebung der Bekanntmachung vom 24. Juli 1846, das Quarantaineweſen betreffend, bestimmen wir, zur Sicherstellung des Landes gegen die Einschleppung der orientalischen Pest und des gelben Fiebers durch den Betrieb der Seeschiffahrt, Folgendes:

§. 1. Alle Schiffe, welche das diesseitige Gebiet mit der Gefahr der Ansteckung durch die orientalische Pest oder durch das gelbe Fieber bedrohen könnten, unterliegen, bevor sie in diesseitigen Häfen in gesundheitspolizeilicher Hinsicht zum freien Verkehr zugelassen werden, der Quarantaine.

§. 2. Zur Sicherstellung des Landes gegen die Einschleppung

I. Orientalische Pest.

I. der orientalischen Pest

sind die Schiffe nach näherer Bestimmung dieses Reglements entweder der Reinigungs- oder der Observations-Quarantaine zu unterwerfen.

Reinigungs-Quarantaine.

§. 3. Der Reinigungs-Quarantaine unterliegen die Schiffe:

1) aus angesteckten Häfen (§. 8.) mit giftfangenden Waaren (§. 11.) oder mit nicht giftfangenden Waaren in giftfangenden Verpackungen (§. 11.);
2) aus verdächtigen, d. h. solchen Häfen, welche zwar zur Zeit nicht

angesteckt, aber gleich den Ländern, zu denen sie gehören, der Ansteckung durch die Pest leichter zugänglich sind (§. 9.), mit giftfangenden Waaren oder mit nicht giftfangenden Waaren in giftfangenden Verpackungen, wenn solche Schiffe nicht mit reinen Gesundheitspässen versehen sind, d. h. mit einem von der betreffenden Ortsbehörde ausgestellten und von dem diesseitigen Königlichen Consul oder, wenn in dem Hafen oder in dem Bezirke, zu welchem derselbe gehört, ein Preußischer Consul nicht residirt, von einem andern dort residirenden Consul beglaubigten Atteste darüber, daß während der Anwesenheit des Schiffes weder da, wo die Ladung eingenommen wurde, noch in der Umgegend Spuren einer pestartigen Krankheit wahrgenommen seien;

3) auf welchen während der Reise Todesfälle unter, der Pest verdächtigen Symptomen eingetreten sind, oder welche bei ihrer Ankunft vor dem Preußischen Hafen der Pest verdächtige Kranke an Bord haben;

4) welche während der Reise aus angesteckten Schiffen oder aus solchen, die aus angesteckten Häfen oder Landestheilen kamen, Personen oder Waaren an Bord genommen haben.

§. 4. Die Reinigungs-Quarantaine kann lediglich den, im §. 5. bezeichneten Fall ausgenommen, nur in einer der in Großbritannien oder dessen Besitzungen, Frankreich, Algerien, Sardinien oder Dänemark bestehenden Löschungs-Quarantaine-Anstalten abgehalten, und das Schiff darf nur nach Vorzeigung des, in einer solchen Anstalt erhaltenen Quarantaine-Gesundheits-Attestes in Preußische Häfen eingelassen werden.

Fehlt solches Atteſt, so ist das, nach vorstehenden Bestimmungen der Reinigungs-Quarantaine unterliegende, Schiff von den diesseitigen Häfen ab- und zu einer Reinigungs-Quarantaine des Auslandes zurückzuweisen.

Dasselbe geschieht, wenn das Schiff zwar mit einem Quarantaine-Atteſt versehen ist, aber der Pest verdächtige Kranke an Bord hat, oder wenn die, im §. 3. No. 3. gedachten Todesfälle oder die, im §. 3. No. 4. gedachte Annahme von Personen oder Waaren nach dem Abgange von dem Quarantaine-Hafen eingetreten sind.

§. 5. Hat aber ein, nach den vorstehenden Bestimmungen der Reinigungs-Quarantaine unterliegendes Schiff nicht mehr giftfangende Waaren oder giftfangende Verpackungen nicht giftfangender Waaren an Bord, als auf seinem Verdecke selbst zu gleicher Zeit mit Sicherheit ausgelüftet, geräuchert und gereinigt werden können, und liegt keiner der, im §. 3. No. 3. gedachten Fälle vor, so soll das Schiff bei Swinemünde zur Reinigungs-Quarantaine verstattet werden.

Observations-Quarantaine.

§. 6. Der Observations-Quarantaine unterliegen die Schiffe:

1) aus angesteckten Häfen (§. 8.) mit nicht giftfangenden Waaren oder Verpackungen, oder mit Ballast;
2) aus verdächtigen Häfen (§. 9.) mit nicht giftfangenden Waaren oder Verpackungen, oder mit Ballast, wenn solche Schiffe unreine Pässe führen;
3) aus verdächtigen Häfen (§. 9.) mit giftfangenden Waaren oder Verpackungen, wenn dergleichen Schiffe mit reinen Gesundheits-Attesten versehen und seit dem Abgange an einem jener Häfen noch nicht volle 30 Tage verflossen sind;
4) aus verdächtigen Häfen mit nicht giftfangenden Waaren oder Verpacknngen, oder mit Ballast, wenn dergleichen Schiffe mit reinen Gesnndheits-Attesten versehen und seit dem Abgange aus einem jener Häfen noch nicht volle 30 Tage verflossen sind;
5) welche innerhalb der letzten 30 Tage der Reise mit Schiffen aus angesteckten Häfen Gemeinschaft gehabt, aber aus ihnen weder Personen noch Waaren übernommen;
6) welche Personen oder Waaren aus verdächtigen Schiffen übernommen haben.

Hat in dem unter No. 4. gedachten Falle die Reise länger als 30 Tage gedauert, oder in dem unter No. 5. gedachten Falle die Gemeinschaft mit dem verdächtigen Schiffe nicht innerhalb der letzten 30 Tage der Reise Statt gefunden, so unterliegt das Schiff der Observations-Quarantaine nicht.

Dasselbe findet Statt, wenn die unter No. 5. gedachte Gemeinschaft oder die unter No. 6. bezeichnete Uebernahme in einem Hafen Statt fand, welcher nach den Bestimmungen der §§. 8. und 9. weder zu den pestartig angesteckten, noch zu den der Pest verdächtigen Häfen gehört.

§. 7. Die Observations-Quarantaine ist in einer der Anstalten des Auslandes (§. 4.), welche zum Zweck der Beobachtung verdächtiger Schiffe bestehen, oder, nach der Wahl des Schiffers, bei Swinemünde abzuhalten.

Die nach den Bestimmungen des §. 6. No. 1—6. der Observations-Quarantaine unterliegenden Schiffe, welche mit einem Quarantaine-Gesnndheits-Attest der Quarantaine-Anstalt bei Swinemünde oder einer der im Eingange dieses §. bezeichneten Anstalten des Auslandes versehen, sind ohne Weiteres in jedem Preußischen Hafen zuzulassen, es sei denn, daß der im §. 6. No. 5. und 6. bezeichnete Verkehr nach dem Abgange vom fremden Quarantainehafen Statt gefunden hätte.

In diesem Falle oder wenn dem Schiffe das Quarantaine-Gesund-

heits-Atteſt überhaupt fehlt, iſt daſſelbe von allen Preußiſchen Häfen, mit Ausnahme von Swinemünde, zurück- und zur Abhaltung der Obſervations-Quarantaine entweder nach dem Auslande (§. 4.) oder nach Swinemünde zu verweiſen, und, hier ankommend, in Obſervations-Quarantaine zu legen.

Hat aber die im §. 6. No. 5. gedachte Gemeinſchaft zwar nach dem Abgange des Schiffes aus dem Quarantainehafen aber nicht innerhalb der letzten 30 Tage der Reiſe Statt gefunden, ſo unterliegt das, mit dem Quarantaine-Geſundheits-Atteſte verſehene Schiff der Obſervations-Quarantaine nicht.

Peſtartig angeſteckte Häfen und Landestheile.

§. 8. Als peſtartig angeſteckt ſind, bis auf Weiteres, zu betrachten:

1) Tripolis in Syrien,
2) Alexandria,
3) Damiette,
4) die Häfen der Inſel Candia.

Der Peſtverdächtige Häfen und Landestheile.

§. 9. Der Peſt verdächtig ſind bis auf Weiteres:

1) alle Türkiſchen Häfen mit Einſchluß der Syriſchen und Egyptiſchen, ſofern ſie nicht im §. 8. für angeſteckt erklärt ſind;
2) alle übrigen Häfen der Nordküſte Afrika's mit Ausnahme der als unverdächtig zu betrachtenden Häfen Algeriens und der Marocca-niſchen Staaten.

§. 10. Alle in den §§. 8. und 9. nicht für angeſteckt oder verdächtig erklärte Landestheile und Häfen in und außer Europa ſind in Beziehung auf die orientaliſche Peſt als unverdächtig anzuſehen.

Giftfangende Waaren und Verpackungen.

§. 11. Giftfangende Waaren ſind:

1) Wolle;
2) Baumwolle;
3) Seide;
4) Haare;
5) Borſten;
6) Federn;
7) Daunen;
8) Flachs;
9) Hanf;
10) Heede;
11) Lumpen und Lappen;
12) Häute, Felle, Leder, Pergament;
13) Pelz- und Rauchwerk;
14) alle aus den unter No. 1—13. bezeichneten Materialien dargeſtellten Fabrikate und ſolche, bei denen dergleichen eingemiſcht

ſind, mit Ausnahme des, während der Reiſe im Schiffsgebrauch befindlich geweſenen Segel- und Tauwerks und des getheerten Tauwerks überhaupt, ſo wie der geſalzenen naſſen Häute;

15) Thiere, deren Haut mit Wolle, Haaren, Borſten oder Federn bedeckt iſt;
16) Horn und Hornſpitzen im rohen Zuſtande;
17) Schwämme;
18) Baſt und Matten;
19) geraſpeltes Farbeholz.

Werden dergleichen Materialien oder aus ſolchen dargeſtellte Fabrikate zur Verpackung verwendet, ſo iſt dieſe als giftfangend anzuſehen.

Quarantaine-Friſten.

§. 12. Die nach §. 5. ausnahmsweiſe nachgelaſſene Reinigungs-Quarantaine dauert 8 Tage, welche von dem Tage ab zu rechnen ſind, an welchem die erſten Reinigungsmittel angewendet werden.

Die Obſervations-Quarantaine dauert:

1) in den unter No. 1., 2. und 6. des §. 6. bezeichneten Fällen 4 Tage;
2) in den unter No. 3., 4. und 5. ebendaſelbſt bezeichneten Fällen, wenn von dem Abgange des Schiffes aus dem verdächtigen Hafen oder von dem Tage, an welchem die Gemeinſchaft mit dem verdächtigen Schiffe Statt fand, noch nicht volle 30 Tage verfloſſen ſind, ſo lange bis dieſe Friſt erfüllt iſt.

II. Das gelbe Fieber.

II. Maßregeln zur Sicherſtellung des Landes gegen die Einſchleppung des gelben Fiebers.

§. 13. Schiffe, welche bei ihrer Ankunft vor einem Preußiſchen Hafen am gelben Fieber leidende Kranke an Bord, oder auf welchen während der letzten 10 Tage der Reiſe Leute an dieſer Krankheit gelitten haben oder verſtorben ſind, ſollen in keinem Preußiſchen Hafen zugelaſſen, ſondern nach einer Quarantaine des Auslandes (§. 4.) verwieſen werden.

§. 14. Iſt die Mannſchaft geſund, hat das Schiff innerhalb jener Friſt (§. 13.) weder am gelben Fieber Erkrankte gehabt, noch durch den Tod verloren, ſo iſt es in ſämmtlichen Preußiſchen Häfen ohne Weiteres zuzulaſſen.

III. Allgemeine Beſtimmungen.

III. Allgemeine Beſtimmungen.

§. 15. Sollte die orientaliſche Peſt in einem Hafen oder Landestheile zum Ausbruche kommen, welcher in den §§. 8. und 9. als peſtartig angeſteckt oder verdächtig nicht verzeichnet iſt, oder das gelbe Fieber in irgend einem Landestheile oder Hafen von Umſtänden begleitet

auftreten, welche zu ſtrengeren Maßregeln Anlaß geben, ſo werden dieſe getroffen und öffentlich bekannt gemacht werden.

§. 16. Jeder Schiffer hat bei ſeiner Ankunft vor einem Preußiſchen Hafen die, zu ſanitätspolizeilichen Zwecken an ihn gerichteten Fragen vollſtändig und der Wahrheit gemäß zu beantworten.

Die Sanitäts-Kommiſſion zu Swinemünde und die Hafen-Polizei-Behörden in den übrigen Preußiſchen Häfen haben, wenn ſich der Verdacht ergiebt, daß ein Schiffsführer mit der Wahrheit zurückhalte, das Schiff ſo lange unter Aufſicht zu ſtellen, bis nach Vergleichung der Schiffs- und Ladungspapiere und nach Vernehmung der Mannſchaft, allenfalls unter Zuziehung eines Arztes, der Thatbeſtand ermittelt iſt.

Unterliegt das Schiff hiernach, mit Rückſicht auf die Vorſchriften dieſes Reglements, der Quarantaine, ſo iſt nach den, in den §§. 4., 7. und 13. enthaltenen Beſtimmungen zu verfahren.

Hat der Schiffsführer zu ſanitätspolizeilichem Zwecke an ihn gerichtete Fragen unrichtig beantwortet, ſo unterliegt derſelbe, mit Vorbehalt der Anſprüche der Rhederei und der Ladungs-Intereſſenten an ihn wegen Schäden und Koſten einer Geldſtrafe von Funfzig Thalern, welcher im Falle des Unvermögens eine Gefängnißſtrafe von ſechs Wochen zu ſubſtituiren iſt.

Iſt dadurch Schaden entſtanden, ſo treten die Allgemeinen Strafgeſetze in Anwendung.

§. 17. Jeder Führer eines Preußiſchen Schiffes, welcher einen, in dieſem Reglement als peſtartig angeſteckt oder als der Peſt verdächtig bezeichneten Hafen oder Landestheil verläßt, hat ſich mit einem Geſundheits-Paſſe zu verſehen.

§. 18. Die Ausführung dieſes Reglements und die Leitung der Quarantaine-Angelegenheiten zu Swinemünde wird in dieſem Hafen einer Sanitäts-Kommiſſion übertragen, beſtehend aus dem Landrathe des Kreiſes als Vorſitzendem, den Mitgliedern der Schiffahrts-Kommiſſion, deren Direktor im Falle der Abweſenheit des Landraths den Letzteren zu vertreten hat, und dem Kreis-Phyſikus.

In den übrigen Preußiſchen Häfen verbleibt die Ausführung der, das Quarantaineweſen betreffenden Vorſchriften den Hafen-Polizeibehörden.

§. 19. Die Sanitäts-Kommiſſion zu Swinemünde ſoll mit einer Inſtruktion verſehen und dieſe, wie das vorliegende Reglement, durch die Amts-Blätter der Königlichen Regierungen der Provinzen Preußen und Pommern zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden.

Die gedachten Königlichen Regierungen haben in den Häfen ihrer Verwaltungsbezirke beſondere Abdrücke dieſes Reglements und der Inſtruktion der Sanitäts-Kommiſſion zu Swinemünde verkäuflich, und

den Schiffahrttreibenden durch die Amts-Blätter die Termine, von welchen ab und wo diese Exemplare zu haben sind, bekannt zu machen.

Jeder Führer eines Preußischen Seeschiffs, welcher nach dem Eintritt jener Termine in einen Preußischen Seehafen zurückkehrt, ohne Abdrücke des Reglements und der Instruktion an Bord zu haben, verfällt in eine, zur See oder Orts-Armen-Kasse des Eingangshafens einzuziehende Ordnungsstrafe von fünf Thalern. Befreit von der Strafe sind diejenigen Seeschiffsführer, welche bei dem Eintritt jener Termine zur See abwesend waren, bei ihrer ersten Rückkehr in einen Preußischen Hafen.

Berlin, den 30. April 1847.

Der Minister der Geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten.
Eichhorn.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten.
v. Canitz.

Der Minister des Innern.
In Auftrag
Mathis.

Der Finanz-Minister.
In Auftrag
v. Pommer-Esche.

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARY

This book is due on the date indicated below, or at the expiration of a definite period after the date of borrowing, as provided by the rules of the Library or by special arrangement with the Librarian in charge.

DATE BORROWED	DATE DUE	DATE BORROWED	DATE DUE
C28(250)M100			

382.431 H19

Handbuch für preuss...

382.431 H19

NOV 1 1940